



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 165]

नई दिल्ली सोमवार, जून 10, 2013/ज्येष्ठ 20, 1935

No. 165]

NEW DELHI, MONDAY, JUNE 10, 2013/JYAISTHA 20, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 जून, 2013

सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी.- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोचीन पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/49/2011-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्ष
- (ii). श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)
- (iii). श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(1 अप्रैल, 2013 को दिन पारित)

यह मामला कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त हुए प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 से संबंधित है।

2. सीओपीटी का मौजूदा दरमान आदेश सं. टीएमपी/11/2009-सीओपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस आदेश में सीओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 तक निर्धारित की गई है।
3. सीओपीटी ने मसौदा दरमान के साथ निर्धारित प्रारूप में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।
4. सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं:-

(क). लागत विवरण:

(i). सीओपीटी ने 2009-10 और 2010-11 के वास्तविक आंकड़े और वर्ष 2011-12 के लिए अनुमान प्रेषित किए हैं। भविष्य प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के लिए अनुमान भेजे हैं।

(ii). सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक/अनुमानित यातायात निम्नवत् है:-

वर्ष	यातायात मिलियन मीट्रिक टनों में (एमएमटी)
2009-10 वास्तविक	13.50
2010-11 वास्तविक	13.45
2011-12 (अनुमानित)	14.04
2012-13 (अनुमानित)	17.03
2013-14 (अनुमानित)	17.44
2014-15 (अनुमानित)	17.86

(iii). वर्ष 2011-12 तथा 2014-15 के दौरान सकल प्रखंड के लिए अनुमानित प्रस्तावित संवर्धन क्रमशः ₹ 6684.00 लाख और ₹ 420.00 लाख है। इसने वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान सकल प्रखंड में कोई संवर्धन प्रस्तावित नहीं किए हैं।

(iv). इसने विभिन्न सैद्धांतिक गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों के लिए तथा समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण भेजा है। मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों की समग्र अधिशेष/घाटा स्थिति और प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(₹ 0 लाखों में)

क्र.सं.	गतिविधियां/ उप-गतिविधियां	अधिशेष/घाटा 2011-12		अधिशेष/घाटा 2012-13		अधिशेष/घाटा 2013-14		अधिशेष/घाटा 2014-15		वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कुल अधिशेष/घाटा		औसत %
		(₹ 0 लाखों में)	आय का %	(₹ 0 लाखों में)	आय का %	(₹ 0 लाखों में)	आय का %	(₹ 0 लाखों में)	आय का %	(₹ 0 लाखों में)	आय का %	
1.	समग्र पत्तन	-28692.07	-116.09%	-28991.06	-105.36%	-29381.38	-98.85%	-30640.79	-95.22%	-89013.23	-100%	
2.	कामों प्रहस्तन आय	-6720.78	-95.04%	-6028.78	-70.68%	-6376.22	-70.90%	-7164.88	-75.79%	-19569.88	-72%	
	(i). कोयला तथा अन्य	-8077.71	-668.90%	-7255.66	-291.79%	-7311.14	-248.49%	-7697.07	-228.01%	-22263.87	-256%	
	(ii). पीओएल	-341.59	-10.94%	-713.28	-24.39%	-906.72	-31.00%	-1241.11	-42.43%	-2861.11	-33%	
	(iii). उर्वरक	31.77	9.50%	256.80	44.44%	237.45	41.09%	235.94	39.53%	730.19	42%	
	(iv). मरना और खाली करना	-255.60	-168.92%	-270.22	-170.07%	-285.80	-171.31%	-302.38	-172.62%	-858.4	-171%	
	(v). एफसी परिवार	-86.52	-1567.36%	-91.81	-	-97.43	-1600.90%	-103.38	-	-292.62	-	
					1584.07%				1617.85%		1601%	
3.	भौत संबंधित आय	-19491.31	-163.64%	-20108.90	-152.60%	-19751.35	-133.06%	-19793.04	-118.09%	-59653.29	-135%	
	(i). पत्तन देयताएं	-3565.49	-151.99%	-3262.24	-120.93%	-2909.13	-93.77%	-2787.26	-78.12%	-8958.63	-98%	
	(ii). पाइलटेंज	-8583.99	-174.50%	-8636.04	-152.66%	-8686.56	-133.52%	-8512.24	-113.78%	-25834.84	-133%	
	(iii). बर्ध किराया	-6104.18	-333.45%	-5950.41	-282.66%	-5762.70	-238.03%	-5968.57	-214.38%	-17681.68	-245%	
	(iv). शुष्क डाकिंग	-122.48	-1370.02%	-109.33	-364.44%	-117.12	-382.74%	-125.40	-401.75%	-351.85	-383%	
	(v). नेहरू सताब्दी	-1782.72	-254.67%	-2804.49	-487.74%	-2918.81	-441.41%	-3032.24	-398.75%	-8755.54	-443%	
	(vi). बाज के माध्यम से पानी की आपूर्ति	-51.95	-118.06%	-54.37	-115.68%	-53.07	-98.18%	-51.05	-82.13%	-158.49	-99%	
	(vii). तट के माध्यम से जल आपूर्ति	-82.18	-399.12%	-85.30	-360.23%	-88.33	-324.37%	-91.22	-291.29%	-264.85	-325%	
	(viii). एसपीएस	801.68	39.26%	793.28	38.84%	784.38	38.41%	774.94	37.95%	2352.6	38%	
4.	संपदा	-2479.98	-43.26%	-2853.38	-49.12%	-3253.80	-55.27%	-3682.88	-61.75%	-9790.06	-55%	

(v). निम्नलिखित असामान्य मदें आय तथा लागत विवरण तैयार करते समय सुविचारित नहीं किए गए थे:-

क्र.सं.	आय	व्यय
1.	टीएमपी निदेशों के अनुसार आईसीटीटी तथा पेट्रोनेट एलएनजी लि. पर रॉयल्टी।	पेट्रोनेट की अनुसंधान निकर्षण लागत की हिस्सेदारी।
2.	बैंक जमा राशियों, आस्थगित रॉयल्टी पर ब्याज तथा बकाया अपक्रंट प्रीमियम पर ब्याज।	उधार ली गई निधियों पर ब्याज।
3.	पिछले वर्षों से संबंधित मद।	पिछले वर्षों से संबंधित मद
4.	-	मजदूरी तथा पेंशन बकाया राशियों के लिए एकमुश्त भुगतान।

(vi). टीएमपी निदेशों से निम्नलिखित विपथन लागत विवरणों में किए गए हैं:-

- (क). मूल्यहास कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास दर की बजाय सरकारी निदेशों द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों के अनुसार परिकलित किया गया है।
- (ख). रु0 15 करोड़ वार्षिक की औसत आनुपातिक अनुरक्षण निकर्षण लागत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए टैंकर बर्थों (सीओटी, एनटीबी तथा एससीबी) में कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रभाजित की गई है।
चूंकि सीओपीटी तथा बीपीसीएल-केआर के बीच हुआ समझौता ज्ञापन टैंकर बर्थों पर 9.15 मीटर (30 फीट) के न्यूनतम ड्राफ्ट की अपेक्षा करता है, इसलिए पत्तन ने टैंकर बर्थों में अपेक्षित ड्राफ्ट बनाए रखने के लिए रु0 15 करोड़ की अनुरक्षण निकर्षण लागत उपार्जित की थी। वर्तमान में, 12.5 मी. ड्राफ्ट वाले पोत टैंकर बर्थों में बर्थ किए जा रहे हैं। चूंकि टैंकर बर्थों की पोत संबंधित आय घाटा स्थिति दर्शाती है, निकर्षण की आनुपातिक लागत कार्गो संबंधित प्रभारों में प्रभाजित की गई है।
- (vii). मुख्य लागत तत्व जैसे कर्मचारी लागत तथा पेंशन लागत में मजदूरी तथा पेंशन संशोधन के प्रभाव की वजह से प्रत्येक वर्ष विचारणीय वृद्धि हुई है। इसी तरह अनुरक्षण निकर्षण लागतें भी कीमत संवर्धन तथा बढ़ती मात्रा की वजह से बढ़ी हैं। प्रत्येक मुख्य गतिविधि तथा उप गतिविधियां, पीओएल, उर्वरकों तथा एसबीएम परिचालन के वीआरसी को छोड़कर, आय में कटौती तथा लागत में वृद्धि की वजह से घाटा दर्शा रही हैं।
- (viii). प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन लागत और वित्त तथा विविध लागत का निवल प्रत्येक गतिविधि में प्रत्यक्ष लागत के आधार पर प्रभाजित किया गया है।
- (ix). एसपीएम परिचालनों तथा जीएचडी नेहरू शताब्दी के पोत संबंधित प्रभारों के लिए लागत पत्रक तैयार किया गया है और दरों की औचित्यपरकता के लिए अलग से संलग्न किया गया है।
- (x). गतिविधि-वार लागत विवरण के अनुसार, प्रशुल्क निर्धारण अवधि के लिए अपेक्षित बढ़ोतरी का औसत प्रतिशत नीचे दिया गया है:-

गतिविधि	अपेक्षित बढ़ोतरी (%)	गतिविधि	अपेक्षित बढ़ोतरी (%)
मुख्य गतिविधि		मुख्य गतिविधि	
- कार्गो संबंधित समग्र गतिविधि	72.45	- पोत संबंधित समग्र गतिविधि	122.42
उप गतिविधि		उप गतिविधि	
- कोयला तथा अन्य कार्गो	256.00	- पत्तन देयताएं	39.28
- पीओएल	32.61	- पाइलटेज	133.32
- भरना और खाली करना	171.33	- बर्थ किराया	245.02
- एफसी पेरियर	601.00	- शुष्क डॉकिंग	382.98
- उर्वरक	शून्य	- जीएचडी नेहरू शताब्दी	442.63
		- बार्ज के माध्यम से जल आपूर्ति	98.67
		- तट के माध्यम से जल आपूर्ति	325.29

- (xi). हालांकि प्रत्येक मुख्य तथा उप गतिविधियां भारी घाटा दर्शाती हैं, परन्तु यह सलाह योग्य नहीं है कि उपर्युक्त घाटे को पूरा करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि की जाए क्योंकि प्रचलित सीओपीटी के पोत संबंधित प्रशुल्क तथा कार्गो संबंधित प्रभार पड़ोसी प्रतिस्पर्धी पत्तनों जैसे तूतीकोरिन में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास, न्यू मंगलूर तथा चेन्नई पत्तन न्यास की तुलना में बहुत ज्यादा हैं। (सीओपीटी ने चार मुख्य पत्तनों अर्थात् सीओपीटी, न्यू मंगलूर पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास में प्रचलित पोत संबंधित प्रभार तथा घाटशुल्क दरें दर्शाते हुए लागत विवरण भेजा है।) यह पूर्वानुमान लगाया गया है कि मौजूदा पोत तथा कार्गो यातायात पड़ोसी पत्तनों को विपथित किया जा सकता है यदि प्रशुल्क में वृद्धि की जाती है। चूंकि पत्तन पहले से काफी वित्तीय संकट का सामना कर रहा है, यातायात के अन्य पत्तनों को विपथन का वित्तीय स्थिति पर बहुत अधिक प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। पत्तन ने अपने न्यासी मंडल के अनुमोदन के अधीन अगले 3 वर्षों के लिए मौजूदा प्रशुल्क को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

- (ख). दरमान:
दरमान में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित मुख्य संशोधन निम्नलिखित हैं:-

- (i). पोत संबंधित प्रभार

- (क). प्रतिस्पर्धी कम किए गए पोत संबंधित प्रभार आईसीटीटी बर्थ, वालारपादम में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोत के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। (तत्पश्चात्, अध्यक्ष (सीओपीटी) ने अपने डी.ओ. पत्र दिनांक 20 जनवरी 2012 द्वारा बताया था कि सीओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए इसके मूल प्रस्ताव में शामिल आईसीटीटी में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए विशेष प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपने प्रस्ताव को, 23 दिसम्बर 2011 को हुई उनकी बैठक में सीओपीटी के निदेशक मंडल द्वारा चर्चाओं के आधार पर बताया गया है, वापिस ले रहा है।)
- (ख). जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभारों में परिचालन लागत में वृद्धि करने, आवधिक आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों की वजह से रु0 35,843 प्रति घंटा की मौजूदा दर से बढ़ाकर रु0 46,000 प्रति घंटा कर दिया गया है। (तत्पश्चात्, पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 द्वारा यह सूचित किया था कि पत्तन यह उद्धरित करते हुए अपने समेकित प्रस्ताव से नेहरू शताब्दी के मामले में प्रस्ताव को वापिस ले रहा है कि निकर्षक अपने प्रयोजन के लिए प्रभावपूर्ण तरीके से उपयोग किया जा सकता है और इसे अन्य एजेंसियों को पट्टे पर देने की कोई क्षमता नहीं होगी।)
- (ग). अंतर्देशीय जलमार्ग बार्जों के लिए प्रस्तावित पृथक बर्थ किराया प्रभार।
- (घ). बर्थ किराया प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड 6.10 के अनुसार मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में परिवर्तित किया गया है। इसी प्रकार की सुविधाओं वाले बर्थों तथा सेवाओं का समूहन/पुनर्वर्गीकरण किया गया है।

- (ड). अंतर्राष्ट्रीय क्रूज पोत तथा विदेशी नाविक पोतों के लिए 24 घंटों हेतु ₹ 1,00,000/- के सुरक्षा प्रभारों को शामिल किया गया है। (₹ 1,00,000/- प्रतिदिन की दर से सुरक्षा प्रभारों के निर्धारण हेतु सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया है और इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/30/2010-सीओपीटी दिनांक 8 अगस्त 2012 द्वारा निपटान किया गया है।
- (ii). कार्गो संबंधित प्रभार
- (क). बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची कुछ कार्गो मर्चें जो पिछले कई वर्षों से पत्तन के माध्यम से प्रहस्तित नहीं की जा रही हैं, को घाटशुल्क अनुसूची से हटा दिया गया है और कुछ मर्चों को पुनर्समूहित किया गया है। रक्षा कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार अतिरिक्त सुरक्षा तथा रक्षा उपाय उपलब्ध करवाने के लिए मौजूदा ₹ 217.55 से बढ़ाकर ₹ 300 प्रति टन (विदेशी) किया गया है।
- (ख). विशिष्ट अंतरण शैडों पर भंडारित कार्गो पर भंडारण प्रभार दिनों में कार्गो के विराम के लिए स्लैब वार दरें निर्धारित करता है। स्लैब संशोधित किए गए हैं और सप्ताह आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। इसके अलावा, स्लैबों की संख्या को मौजूदा तीन से दो स्लैब (30 दिनों तक के प्रथम स्लैब को 8 सप्ताह तक में संशोधित किया गया है, दूसरा स्लैब 9 सप्ताह से आगे पर प्रस्तावित किया गया है)।
- (ग). पत्तन से और निकासी के लिए कंटेनर सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनरों के लिए और जॉच के लिए धरती पर उतारे गए कंटेनरों के लिए, इसने पृथक भूमि किराया प्रभार अनुसूची का प्रस्ताव किया था। प्रस्तावित स्लैबवार भंडारण प्रभार प्रतिदिन लदे हुए कंटेनरों के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित भंडारण प्रभारों से मेल खाते हैं। तथापि, कंटेनरों की इस श्रेणी के लिए निःशुल्क अवधि लदे हुए कंटेनरों के लिए 7 दिनों की मौजूदा निःशुल्क अवधि से एक दिन कम किया गया है।
- (घ). सीएफएस में भरे/खाली किए गए कार्गो पर भंडारण प्रभार मौजूदा प्रभारों पर 16.67 प्रतिशत से 46.67 प्रतिशत कम किया गया है।
- (ड). कंटेनरों से खाली किए गए वैयक्तिक सामानों/साथ नहीं ले जाए गए बैगों पर भंडारण प्रभार विभिन्न स्लैबों के लिए 50 प्रतिशत से बढ़ाकर 100 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (च). इसने कारें खाली करने तथा सीएफएस पर भरने के लिए भंडारण प्रभारों की पृथक अनुसूची शुरू करने का प्रस्ताव किया है। स्वीकृत निःशुल्क अवधि 3 दिन है जो अन्य आयात कार्गो के बराबर है। आयात कार्गो के लिए भंडारण प्रभारों की मौजूदा अनुसूची टनभार आधारित दरें निर्धारित करती है। कारों के मामले में भंडारण प्रभारों हेतु लेवी की इकाई प्रति कार प्रतिदिन पर प्रस्तावित की गई है। प्रस्तावित दरें ₹ 500/- प्रतिदिन 15 दिनों तक, ₹ 700/- प्रतिदिन 30 दिनों तक और ₹ 1,000/- प्रतिदिन उसके पश्चात हैं।
- (छ). इसने तदर्थ आधार पर उपर्युक्त प्रभारों के अनुमोदन के लिए इसके द्वारा पहले से दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर, प्रस्तावित दरमान में, (i) कंटेनरों के लिए लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार (ii) रीफर प्रभार – बिजली आपूर्ति तथा अनुवीक्षण कंटेनर और (iii) निकासी के लिए कंटेनरों की जांच के लिए प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया है। (इस संबंध में सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया है और प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/21/2011-सीओपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा निपटान किया गया है।)
- (ज). घाट क्रेन के उपयोग के लिए मौजूदा प्रभार और तट क्रेन के लिए फिट किए गए पत्तन के ग्रेव के लिए, हल्के मोबाइल क्रेन के लिए प्रभार और भारतोलन प्रभारों को हटाए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii). विविध प्रभार
- (क). फायर टेन्डर के लिए प्रभार ₹ 490/- प्रति घंटा की मौजूदा दर से बढ़ाकर ₹ 3000/- किया गया है।
- (ख). पत्तन परिसर में फोटोग्राफ लेने अथवा शूटिंग के लिए प्रभारों में 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (ग). टोल प्रभार संशोधित किए गए हैं और उपयोक्ता सुविधाजनक बनाए गए हैं। (मौजूदा दरमान लेवी की इकाई 1 दिन, 3 माह, 6 माह, 9 माह और 1 वर्ष निर्धारित करता है। प्रस्तावित दरमान में, इसे 1 माह के लिए दरें शामिल करने और 9 महीनों के लिए मौजूदा दरों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। पटर्यक वाहनों और 6 सप्ताह तक लॉरियों के मामले में टोल प्रभारों में वृद्धि कर 25 प्रतिशत से 67 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया गया है।)
- (घ). टेलीफोन तारों के लिए मार्गाधिकार प्रभार ₹ 5000/- प्रति कि.मी. अथवा उसका भाग प्रस्तावित किया गया है। (मौजूदा दरमान ₹ 3,500/- प्रति कि.मी. अथवा उसका भाग प्रतिवर्ष पर टीवी केबल लाइनों के लिए मार्गाधिकार प्रभार निर्धारित करता है और टेलीफोन तारों के लिए दर निर्धारित नहीं करता है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इंडियन टेलीग्राफ एक्ट के प्रावधानों को उद्धरित करते हुए ₹ 5000/- प्रति कि.मी. प्रतिवर्ष पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित टेलीफोन तारों के लिए मार्गाधिकार प्रभारों की वसूली के लिए बीएसएनएल तथा एअरटेल द्वारा उठाई गई मजबूत आपत्तियों के मद्देनजर आदेश निंक 16 जून 2010 के अनुच्छेद 7 (iv) में यथा प्रतिवेदित, पत्तन को बीएसएनएल तथा एअरटेल द्वारा उठाए गए विधिक मुद्दों की जांच करने और पृथक प्रस्ताव, यदि आवश्यक हो, जमा करने का निदेश दिया गया था।)
- (ड). पत्तन क्षेत्र में किसी व्यक्ति/एजेंट द्वारा किसी भी प्रकार से बेकार माल को डम्प करने/निपटान करने के लिए दंडात्मक प्रभार प्रस्तावित किया गया है।

- (iv). संपदा किराये एसईजेड एरिया में तेल पाइप लाइनों के लिए नई प्रशुल्क मद मार्गाधिकार प्रभार रु0 414/- प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष पर प्रस्तावित की गई है। इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 4 मई 2010 द्वारा पत्तन भूखंडों से गुजरने वाली पाइपलाइनों के लिए रु0 360/- प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष का मार्गाधिकार प्रभार अनुमोदित किया था। अब पत्तन ने मौजूदा दर में 15 प्रतिशत वृद्धि के साथ रु0 414/- प्रति वर्ग मी. की उच्चतर दर पर एसईजेड क्षेत्र में तेल पाइपलाइनों के लिए पृथक दर का प्रस्ताव किया है।

सीओपीटी ने इसके लिए शर्त में संशोधन किया है कि 2011 में सरकार द्वारा घोषित 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में निर्धारित शर्तें मौजूदा शर्तों पर प्रचलित होंगी।

5.1. पत्तन ने वर्ष 2009-10 की प्रशासनिक रिपोर्ट तथा प्रस्तावित दरमान के साथ वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के वार्षिक लेखों, 2010-11 तथा 2011-12 के आरई/बीई की प्रति प्रेषित की थी। इसने अपने प्रस्ताव के साथ निम्नलिखित बयान भी प्रेषित किए थे:-

- (i). वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान प्रहस्तित घटक वार कार्गो।
(ii). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित आईसीटीटी में कंटेनर यातायात का वास्तविक/अनुमान।
(iii). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए आईजीटीपीएल द्वारा प्रचालित आईसीटीटी में पोत यातायात, औसत जीआरटी, औसत बर्थिंग समय का वास्तविक/अनुमान।

5.2. अपने प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 में सीओपीटी ने सूचित किया था कि प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए उसका प्रस्ताव उसके न्यासी मंडल के अनुमोदन अधीन है। तत्पश्चात, 28 मार्च 2012 को हुई संयुक्त सुनवाई में सीओपीटी ने बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी थी।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। पत्तन के अनुरोध पर, यह प्रस्ताव उपयोक्ता संगठनों के दूसरे सैट को भी अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त हुई टिप्पणियां सीओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। सीओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपना जवाब भी प्रेषित किया था।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 28 मार्च 2012 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव के प्रमुख बिन्दुओं को दर्शाते हुए संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण भी दिया था।

7.2. संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी ने प्रशुल्क में यथास्थिति बनाए रखने के लिए पत्तन द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव अनुमोदित करते हुए अपने न्यासी मंडल के संकल्प दिनांक 23 दिसम्बर 2011 की प्रति प्रस्तुत की थी।

7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा प्रश्नों पर अपने जवाब प्रस्तुत किए थे।

7.4. सीओपीटी से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और सीओपीटी द्वारा प्रेषित तदनुसूची जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
क.	सामान्य	
1.	सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण में वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़े, वर्ष 2011-12 के लिए संशोधित अनुमान/बजट अनुमान और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पूर्वानुमान शामिल हैं। चूंकि वर्ष 2011-12 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए सीओपीटी मसौदा लेखों के साथ अनुसरित अस्थाई/अलेखापरीक्षित वास्तविक आंकड़ों के साथ 2011-12 के लिए लागत विवरण अद्यतन करें और जल्द से जल्द उपलब्ध करवाएं। अनुवर्ती तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के अनुमान भी 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अद्यतन करें, यदि आवश्यक हो।	लागत विवरण 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के साथ और 2012-13 से 2014-15 तक की अवधि के पूर्वानुमानों और 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अद्यतन किए गए हैं।
2.	(i). फरवरी 2010 में दरमान के बृहत् संशोधन के समय, प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के पूर्वानुमानों पर आधारित थी। फार्म-7 में, सीओपीटी ने प्रचलित प्रशुल्क पर निर्णय देने के समय वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की भिन्नताओं का विश्लेषण भेजा है। सीओपीटी वर्ष 2011-12 के लिए भी विश्लेषण के साथ फार्म-7 अद्यतन करें। (ii). फार्म-7 से यह देखा गया है कि निम्नलिखित के मामले में भिन्नता + अथवा - 20 प्रतिशत से अधिक है:- (क). 2009-10 और 2010-11 की कार्गो प्रहस्तन/कंटेनर प्रहस्तन आय	फार्म सं. 7 को 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया गया है। 2009-10 से 2011-12 तक की अवधि के लिए +/- 20 प्रतिशत से अधिक की भिन्नताओं के विस्तृत कारण संशोधित लागत विवरणों के फार्म-7 में दिए गए हैं।

	<p>(ख). 2010-11 की पोत संबंधित आय</p> <p>(ग). 2009-10 और 2010-11 की संपदा आय</p> <p>(घ). 2009-10 और 2010-11 के कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण व्यय</p> <p>(ङ). 2009-10 और 2010-11 के प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय</p> <p>(छ). 2009-10 और 2010-11 की वित एवं विविध आय</p> <p>(ज). 2010-11 के वित्तीय एवं विविध व्यय</p> <p>(झ). 2009-10 और 2010-11 की नियोजित पूंजी</p> <p>सीओपीटी उपर्युक्त सभी मदों में ऐसी भारी भिन्नताओं के कारण बताए। 2009-10 और 2010-11 से संबंधित सभी मदों के मामले में विस्तृत स्पष्टीकरण भेजते समय, सीओपीटी से अनुरोध है कि वर्ष 2011-12 के लिए समान वैश्लेषिक विवरण भी भेजे।</p>																							
	<p>(iii). यह नोट किया जाए कि वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों में, पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानित आय वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के तुलनीय उक्त आदेश में प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>पिछले आदेश में टीएमपी द्वारा लगाए गए अनुमान वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों से विश्लेषित किए गए हैं।</p>																						
	<p>(iv). पिछले प्रशुल्क संशोधन में, पेंशन भुगतान अनुमान आधार पर सुविचारित किए गए थे। चूंकि वार्षिक लेखों में वास्तविक पेंशन भुगतान की रिपोर्ट नहीं दी गई थी, इसलिए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए इसे दर्शाएं और अनुमानों से तुलना करते हुए फार्म-7 में विचार करें।</p>	<p>हालांकि एफ एंड एम व्यय में निर्दिष्ट पाठ है "पेंशन निधि न्यास में अंशदान", यह वर्ष के दौरान भुगतान की गई पेंशन की वास्तविक राशि है। चूंकि पेंशन निधि न्यास में पर्याप्त जमा राशि नहीं थी, इसलिए पेंशन भुगतान प्रयोजन के लिए आरक्षित निधि से पेंशन निधि न्यास में अपेक्षित राशि अंतरित की गई है।</p> <p>पिछले तीन वर्षों के दौरान पेंशनरों को भुगतान की गई पेंशन की वास्तविक राशि नीचे दी गई है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>रु० करोड़ों में</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr></table>	वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	रु० करोड़ों में	58.20	96.24	96.90														
वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12																					
रु० करोड़ों में	58.20	96.24	96.90																					
	<p>(v). वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए फार्म-7 में सीओपीटी द्वारा प्रेषित वास्तविक आंकड़ों तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। इसलिए, सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सभी मदों अर्थात् परिचालन आय, परिचालन लागत, मूल्यहास, विता एवं विविध व्यय, वित एवं विविध आय, प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन सुविधाएं, निवल अचल परिसंपत्तियां, आदि के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से लागत विवरणों में सुविचारित वास्तविक आंकड़ों से मिलान करते हुए विवरण भेजे।</p>	<p>लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों और फार्म-7 में आंकड़ों के बीच मदवार मिलान भेजा गया है।</p>																						
3.	<p>दिशानिर्देश वाणिज्यिक विचार पर उनके विवेकाधिकार पर दरों को कम करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को अधिकार प्रदान करते हैं, यदि वे ऐसा चाहें। सीओपीटी द्वारा प्रदान की गई ऐसी कटौती, यदि कोई हो, परिमाणित करें और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए सूचीबद्ध करें और यातायात की वृद्धि पर प्रदान की गई ऐसी रियायत के परिणामी प्रभाव का मदवार विश्लेषण किया जाए।</p>	<p>प्रदान की गई प्रमुख रियायतों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>रियायत</th><th>आउटकम / अभ्युक्तियां</th></tr><tr><td colspan="3">I. 2009-10</td></tr><tr><td rowspan="3">1</td><td>मेनलाइन कंटेनर पोत</td><td rowspan="3">जब पड़ोसी पत्तनों से तुलना की जाती है तब सीओपीटी में मौजूद उच्च दरों के आलोक में पत्तन की ओर और अधिक मेनलाइन तथा फीडर कंटेनरों को</td></tr><tr><td>- पत्तन देयताएं</td></tr><tr><td>- पाइलटेज</td></tr><tr><td></td><td>- बर्थ किराया</td><td>50%</td></tr><tr><td rowspan="3">2</td><td>फीडर कंटेनर पोत</td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>- पाइलटेज</td></tr><tr><td>- बर्थ किराया</td></tr><tr><td></td><td></td><td>30%</td></tr></table>	विवरण	रियायत	आउटकम / अभ्युक्तियां	I. 2009-10			1	मेनलाइन कंटेनर पोत	जब पड़ोसी पत्तनों से तुलना की जाती है तब सीओपीटी में मौजूद उच्च दरों के आलोक में पत्तन की ओर और अधिक मेनलाइन तथा फीडर कंटेनरों को	- पत्तन देयताएं	- पाइलटेज		- बर्थ किराया	50%	2	फीडर कंटेनर पोत		- पाइलटेज	- बर्थ किराया			30%
विवरण	रियायत	आउटकम / अभ्युक्तियां																						
I. 2009-10																								
1	मेनलाइन कंटेनर पोत	जब पड़ोसी पत्तनों से तुलना की जाती है तब सीओपीटी में मौजूद उच्च दरों के आलोक में पत्तन की ओर और अधिक मेनलाइन तथा फीडर कंटेनरों को																						
	- पत्तन देयताएं																							
	- पाइलटेज																							
	- बर्थ किराया	50%																						
2	फीडर कंटेनर पोत																							
	- पाइलटेज																							
	- बर्थ किराया																							
		30%																						

				आकर्षित करने के लिए।
	3	अंतर्राष्ट्रीय क्रूज पोत	वीआरसी का 33 ^{1/3} %	अधिक पोत आकर्षित करने के लिए
	II. 2010 -11			
	1	मेनलाइन कंटेनर पोत - पत्तन देयताएं	50% – 60%	पत्तन की ओर और अधिक मेनलाइन तथा विदेशी फीडर कंटेनर आकर्षित करने के लिए व्यापार संवर्धन उपाय के रूप में
		- पाइलटेज	50% – 60%	
		- बर्थ किराया	50% – 60%	
	2	फीडर कंटेनर पोत - पाइलटेज	30%	
		- बर्थ किराया	30%	
	III. 2011 - 12			
	1	मेनलाइन कंटेनर पोत - पत्तन देयताएं (प्रति जीआरटी)	अ.डा. 0.0455	आईजीटीपीएल के साथ लाइसेंस करार के खंड 4.2 के अनुसार (पड़ोसी पत्तनों के बराबर दरें)
		- पाइलटेज (प्रति जीआरटी)	अ.डा. 0.0865	
		- बर्थ किराया (प्रति जीआरटी प्रति घंटा)	अ.डा. 0.0022	
	2	फीडर कंटेनर पोत - पाइलटेज	30%	पत्तन की ओर और अधिक विदेशी फीडर कंटेनर पोतों को आकर्षित करने के लिए संवर्धन उपाय के रूप में
		- बर्थ किराया	30%	
	3	अंतर्राष्ट्रीय क्रूज पोत - 30000 जीआरटी तक	(30.5.2011 से प्रभावी) वीआरसी पर 20%	और अधिक पोतों को आकर्षित करने के लिए
		- 30000 जीआरटी से अधिक	वीआरसी पर 30 %	
4.	आईजीटीपीएल ने 18 फरवरी 2011 को अपने प्रचालन आरजीसीटी से आईसीटीटी में स्थानांतरित कर दिए थे। यह सूचित किया जाए कि क्या आरजीसीटी तथा इंटरनेशनल कंटेनर ट्रांसशिपमेंट टर्मिनल (आईसीटीटी) दोनों पर प्रतिरोधी प्रचालनों को सुलझा लिया गया है, जैसा लाइसेंस करार में दिया गया है। यदि आरजीसीटी पर प्रचालन सीओपीटी द्वारा अभी शुरू नहीं किए गए हैं तो उन सुविधाओं के प्रस्तावित उपयोग को दर्शाएं। सीओपीटी पुष्टि करें कि यातायात, आय तथा विवरण इस स्थिति को दर्शाते हैं। यदि नहीं तो आरजीसीटी में पत्तन द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले यातायात पर विचार करते हुए अनुमानों को अद्यतन करें।		आईसीटीटी, वालारपादम के शुरू होने से अब तक आरजीसीटी तथा आईसीटीटी पर कोई कनक्रेन्ट प्रचालन नहीं किए गए थे। चूंकि आरजीसीटी से आईसीटीटी में कंटेनर प्रचालनों के 11-2-2011 को आईसीटीटी, वालारपादम में विस्थापन से, मौजूदा क्यू8 और क्यू9 बर्थ और आरजीसीटी में बैकअप क्षेत्र पीपीपी मोड के माध्यम से सामान्य कार्गो टर्मिनल के रूप में विकसित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, जिसके लिए आरएफक्यू आमंत्रित किया गया है और मूल्यांकन किया जा रहा है। पत्र सं. एफडी/लागत/अपफ्रंट प्रशुल्क – क्यू8 और क्यू9 दिनांक 29 मई 2012 द्वारा टीएमपी को पृथक अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव पहले ही जमा किया जा चुका है। आरजीसीटी में क्यू 7 बर्थ सभी सामान्य कार्गो एवं क्रूज जलयानों को सेवा प्रदान करने के लिए इस्तेमाल किया जा रहा है। क्यू 7 बैकअप क्षेत्र का एक हिस्सा आईसीटीटी से/को 'एक्जिम कंटेनरों के लिए प्रक्रिया-पूर्व सुविधा' रूप में उपयोग किया गया है जिसके लिए पृथक प्रशुल्क प्रस्ताव जमा किया गया है और सामान्य प्रशुल्क प्रस्ताव में शामिल किया गया है। इस प्रचालन से पत्तन द्वारा केवल मामूली आय अर्जित की गई है, जिसे कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभार (अन्य आय) शीर्ष के अधीन शामिल किया गया है।	
5.	फार्म-8 में, सीओपीटी ने गतिविधिवार मैनपावर तैनाती और		पत्तन में नियुक्त कुल मैनपावर और कुल कर्मचारी लागत के व्योरे	

	<p>उसकी लागतों के गतिविधिवार ब्योरे नहीं भेजे थे। इसने केवल तैनात की गई कुल मैन पावर और उसकी कुल लागत भेजी थी। अधिशेष मैनपावर से संबंधित ब्योरे इस फार्म में नहीं भेजे गए हैं। भेजी जाने वाली अधिशेष मैनपावर, यदि कोई हो, पर और मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए ऐसी मैनपावर पर व्यय के आबंटन पर एक संक्षिप्त टिप्पणी भेजें।</p>	<p>फार्म 8 में शामिल किए गए हैं। पत्तन में इस समय कोई अधिशेष मैनपावर नहीं है।</p>
6.	<p>इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित लागत विवरण प्रपत्रों का फार्म-9 पत्तन से अपेक्षा करता है कि बीओटी प्रचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी भाग से सृजित किए जाने वाले एस्करो खाते से संचयन/आहरणों के ब्योरे भेजे। सीओपीटी द्वारा प्रेषित फार्म-9 में अपेक्षित ब्योरे नहीं दिए गए थे। अतः, सीओपीटी सभी प्रासंगिक वर्षों के लिए फार्म-9 में अपेक्षित ब्योरे भेजे।</p>	<p>फार्म सं. 9 को उपलब्ध आंकड़ों से अद्यतन किया गया है। चूंकि पत्तन में कोई अतिरिक्त मैनपावर नहीं है, इसलिए पत्तन द्वारा अलग से कोई एस्करो खाता व्यवस्थित नहीं किया जा रहा है और मै. आईजीटीपीएल से प्राप्त कुल राजस्व हिस्सेदारी केपिटल अवसंरचना खरीद के लिए इस्तेमाल की गई है।</p>
7.	<p>जैसाकि सीओपीटी द्वारा पहले सूचित किया गया है, यह केरल राज्य बिजली बोर्ड का लाइसेंसधारी है और पत्तन क्षेत्र में बिजली वितरण करता है। इस संबंध में सीओपीटी में प्रशुल्क के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान अंगीकृत किए गए दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, बाहरी लोगों को बिजली आपूर्ति किए जाने से संबंधित राजस्व, व्यय, उपरिव्यय प्रभार और प्रासंगिक निवल प्रखंड को प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के लागत विवरणों से अलग रखा गया है। कृपया पुष्टि करें कि इसके मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा इस दृष्टिकोण को अंगीकृत किया गया है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से विधिवत् मिलान करते हुए ऐसे राजस्व, व्ययों, आदि के ब्योरे भी भेजें।</p>	<p>लागत विवरणों में, बिजली वितरण से संबंधित आय और व्यय दोनों शामिल किए गए हैं। वर्ष 2009-10 और 2010-11 (वास्तविक) और 2011-12 (अनुमान) के लिए केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग (केएसईआरसी) को जमा किया गया राजस्व तथा लागत विवरण सूचनार्थ भेजा गया है।</p>
8.	<p>सीओपीटी ने क्यू-7 क्षेत्र में एक्जिम कंटेनरों के लिए (क) रक्षा पोतों के लिए सुरक्षा प्रभारों का निर्धारण और (ख) प्रक्रिया-पूर्व सुविधाओं के लिए प्रभारों के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल किए गए हैं। कृपया पुष्टि करें और दर्शाएं कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित व्यय/उपरिव्यय और परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए उपर्युक्त प्रत्येक प्रस्ताव में प्रेषित किए गए हैं। इसी प्रकार, प्रस्तावित प्रशुल्क से होने वाली अनुमानित को भी वैयक्तिक प्रस्तावों में अनुमानित आय के अनुसार प्रासंगिक गतिविधि/उप गतिविधि वार लागत विवरण एवं समेकित लागत विवरण में पृथक प्रविष्टि के रूप में दर्शाया जाना चाहिए।</p>	<p>(क) सुरक्षा तथा क्रूज पोतों के लिए सुरक्षा प्रभार और (ख) एक्जिम कंटेनरों को प्रक्रिया-पूर्व सुविधाओं हेतु प्रभारों से आय को क्रमशः 'पोत संबंधित गतिविधि' शीर्ष के अधीन 'अन्य आय' और कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के रूप में शामिल किया गया है और उपर्युक्त गतिविधियों के लिए किए गए व्ययों को उप गतिविधियों की लागत में शामिल किया गया है।</p>
9.	<p>मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.9 तथा 6.8 के अनुसार, प्रशुल्क को उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जोड़ा जाना चाहिए। तथापि, सीओपीटी का प्रस्ताव विभिन्न परिचालनों/सेवाओं के लिए व्यवस्थित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं दर्शाया गया है। सीओपीटी स्पष्ट करें।</p>	<p>पत्तन ने अपने कंटेनर परिचालनों का लाइसेंस मै. आईजीटीपीएल को दिया है और उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों को कोचीन पत्तन न्यास और आईजीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार में पहले से शामिल किया गया है। कोचीन पत्तन ने किसी महत्वपूर्ण मात्रा में सामान्य कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया था और इसलिए उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों को सामान्य कार्गो के लिए अभी तक निर्धारित नहीं किया गया है। तथापि, प्रहस्तित और पीपीपी प्रारूप के अधीन प्रस्तावित सामान्य कार्गो के उत्पादकता के तलचिह्न स्तर पहले से निर्धारित किए गए हैं। पत्तन निष्पादन संकेतों जैसे 2009-10 और 2010-11 के लिए औसत घुमाव समय, औसत बर्थिंग-पूर्व समय प्रति जलयान प्रति बर्थ दिवस के ब्योरे भेजे गए हैं।</p>
10.	<p>मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, यह जरूरी है कि विभिन्न परिचालनों का समय तथा चालन अध्ययन किया जाए और कानूनी कार्यवाही के बाद तदनुसार मैनिंग मानों/डैटम को नियमित रूप से समायोजित किया जाए। इस संबंध में की गई कार्रवाई, यदि कोई हो, के बारे में बताएं।</p>	<p>विभिन्न पत्तन परिचालनों के लिए कोई समय तथा चालन अध्ययन नहीं किया गया है।</p>

11.	पत्तन यह जांच करे कि क्या महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन पात्रता प्राप्त करने वाली सेवाओं में से कोई सेवा पत्तन द्वारा प्राधिकृत किसी अन्य सेवा प्रदाता द्वारा आफर की गई है। यदि हां, तो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अध्याय 7 के प्रावधानों के अनुसार ऐसी सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सीओपीटी कार्रवाई शुरू की जाए।	पत्तन ने किसी भी सेवा प्रदाता को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के तहत पात्रता वाली कोई सेवा आफर नहीं की है।																												
12.	सीओपीटी यह पुष्टि करे कि समीक्षाधीन तीन वर्षों की अवधि के भीतर कोचीन के पत्तन में शुरू की जाने वाली पीपीपी परियोजनाओं की यातायात/वित्तीय विवीक्षाएं पत्तन द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरणों में लिए गए हैं।	यह पुष्टि की गई है कि 2012-13 से 2014-15 तक तीन वर्ष की प्रशुल्क निर्धारण अवधि में शुरू होने वाली किसी भी पीपीपी परियोजनों की यातायात/वित्तीय विवीक्षा लागत विवरण में शामिल नहीं की गई है।																												
13.	सीओपीटी संपदा तथा रेलवे गतिविधियों को छोड़कर समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण भेजे।	संपदा तथा रेलवे गतिविधियों के अलावा समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण भेजा गया है।																												
II.	क्षमता उपयोग:																													
1.	फार्म 2 क में, सीओपीटी ने पत्तन की अभिकल्पित क्षमता 2009-10 के लिए 26.06 मिलियन टन (मी.ट.), 2010-11 और 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 28.48 मी.ट., 2012-13 के लिए 33.48 मी.ट. और 2012-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 37.58 मी.ट. दर्शाई गई है। सीओपीटी समग्र पत्तन की क्षमता और प्रमुख घटक समूहों के लिए सुविधाओं जैसे पीओएल, कोयला, उर्वरक तथा किए गए पूंजी निवेशों पर विचार करते हुए वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गो के लिए विस्तृत गणनाएं और इससे अर्जित किए जाने की संभावना वाली/अर्जित उत्पादकता सुधारों के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें।	कंटेनरयुक्त कार्गो के अलावा पत्तन की अभिकल्पित क्षमता नीचे दी गई है:- <div>(एमएमटीपीए में)<table><tr><th>कार्गो</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>पीओएल</td><td>18.7 0</td><td>18.7 0</td><td>18.7 0</td><td>23.7 0</td><td>27.8 0</td><td>27.8 0</td></tr><tr><td>सामान्य कार्गो</td><td>7.36</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td></tr><tr><td>कुल</td><td>26.0 6</td><td>28.4 8</td><td>28.4 8</td><td>33.4 8</td><td>37.5 8</td><td>37.5 8</td></tr></table></div>	कार्गो	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	पीओएल	18.7 0	18.7 0	18.7 0	23.7 0	27.8 0	27.8 0	सामान्य कार्गो	7.36	9.78	9.78	9.78	9.78	9.78	कुल	26.0 6	28.4 8	28.4 8	33.4 8	37.5 8	37.5 8
कार्गो	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																								
पीओएल	18.7 0	18.7 0	18.7 0	23.7 0	27.8 0	27.8 0																								
सामान्य कार्गो	7.36	9.78	9.78	9.78	9.78	9.78																								
कुल	26.0 6	28.4 8	28.4 8	33.4 8	37.5 8	37.5 8																								
2.	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर स्वीकृत किए गए प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा जाए। यह देखा गया है कि विचाराधीन सभी वर्षों के लिए क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से कम है। इसके लिए विस्तृत कारण फार्म 2ख की टिप्पणी सं.3 में यथा परिकल्पित भेजें।	इस तथ्य के कारण कि सभी प्रमुख तथा उप गतिविधियां घाटा दर्शा रही हैं और तथ्य कि पत्तन द्वारा कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है, आरओसीई लागत विवरणों में 16 प्रतिशत रूप में सुविचारित की गई है।																												
III.	यातायात:																													
1.	सीओपीटी ने वर्ष 2010-11 के दौरान प्रहस्ति 13.45 मी.ट. के वास्तविक यातायात के स्थान पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए क्रमशः 14.04 मी.ट., 17.03 मी.ट., 17.44 मी.ट. तथा 17.86 मी.ट. यातायात का अनुमान लगाया है। वर्ष 2011-12 के लिए प्रतिवेदित यातायात को वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया जाए और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित यातायात की समीक्षा की जाए, यदि आवश्यक हो।	यातायात ब्योरों की समीक्षा की गई है और वास्तविक तथा पूर्वानुमानों को वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्ति किए गए वास्तविक यातायात से अद्यतन किया गया है।																												
2.	सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या यातायात पूर्वानुमान मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में यथा विनिर्दिष्ट पंचवर्षीय/वार्षिक योजना और मौजूदा/संभावित वृद्धि के अनुसार हैं। इस संबंध में, सीओपीटी समग्र पत्तन के साथ-साथ प्रत्येक प्रमुख घटक समूह और पत्तन विशिष्ट कार्गो के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के यातायात के अनुमान में इसके द्वारा अंगीकृत आधार विपथन, यदि कोई हो, के कारणों के साथ भेजें।	यातायात पूर्वानुमान 12वीं पंचवर्षीय योजना में पूर्वानुमानों के अनुसार हैं और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए मुख्य घटक वार कार्गो यातायात भेजा गया है।																												
3.	सीओपीटी यह भी पुष्टि करे कि अतिरिक्त क्षमता, यदि कोई हो, के सृजन की वजह से अतिरिक्त यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 के यातायात अनुमानन में सुविचारित किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि अतिरिक्त क्षमता के सृजनकी वजह से अतिरिक्त यातायात को लेखा में लिया गया है।																												
4.	पत्तन की बिजनेस योजना के अनुसार इन तीन वर्षों के लिए यातायात अनुमान भी भेजें। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए सीओपीटी तथा मंत्रालय के बीच हुए एमओयू की प्रतियां अवलोकन के लिए भेजें। यदि पत्तन द्वारा प्रहस्ति त्रुपुट के सापेक्ष इन वर्षों के लिए निर्धारित लक्ष्य में कोई भिन्नताएं देखी जाती हैं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2012-13 के लिए मंत्रालय द्वारा किए गए एमओयू की प्रति भी अवलोकन के लिए भी अग्रेषित की जाए।	वर्ष 2009-10 से 2012-13 के लिए सीओपीटी तथा मंत्रालय के बीच हुए एमओयू की प्रतियां भेजी गई हैं।																												

5.	सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात और अनुवर्ती तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 में आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात भी भेजें।	आईजीटीपीएल द्वारा 2009-10 से 2011-12 तक मै. आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात के ब्योरे नीचे दिए गए हैं और वर्ष 2012-13 से 2014-14 के लिए भी नीचे दिए गए हैं। <table><tr><th>वर्ष</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>कंटेनर यातायात टीईयू में</td><td>289817</td><td>312189</td><td>337053</td></tr></table>	वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	कंटेनर यातायात टीईयू में	289817	312189	337053
वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12							
कंटेनर यातायात टीईयू में	289817	312189	337053							
6.	पुनर्निमित उत्तर कोयला बर्थ घाट की शुरुआत पर प्रहस्तित अतिरिक्त यातायात दर्शाएं।	पुनर्निमित एनसीबी पर प्रहस्तित कार्गो यातायात इसके पुनर्निर्माण के लिए प्रोद्भूत पूंजी लागत की तुलना में महत्वपूर्ण है। इसके अलावा, यह केवल बीटीपी बर्थ का विस्तार है और मुख्य क्रूज/यात्री पोत वहां बर्थ किए जा रहे हैं। एनसीबी/बीटीपी के समीप बहुउद्देशीय शैड के अलावा पर्यटन मंत्रालय, भारत सरकार और पर्यटन विभाग, केरल सरकार से अनुमान के माध्यम से "क्रूज सुविधा केन्द्र" में परिवर्तित किया जा रहा है।								
7.	सीओपीटी सूचित करे कि क्या माटरचेरी घाट शुरू हो चुका है। इस बर्थ में प्रहस्तित कार्गो/प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाला कार्गो वर्षवार भेजें।	माटनचेरी घाट का क्यू 4 बर्थ जून 2010 के दौरान शुरू किया गया था। बर्थ को लिक्विड कार्गो टर्मिनल में परिवर्तित किया जा रहा है जिसके लिए अग्निशमन सुविधाएं पत्तन द्वारा संस्थापित की जा रही हैं। इस टर्मिनल के मई 2012 में प्रचालन में आने की संभावना है।								
8.	2009-10 और 2010-11 में प्रहस्तित कार्गो क्रमशः 0.15 मी.ट. तथा 0.04 मी.ट. था। 2010-11 के दौरान इस कार्गो में अचानक गिरावट के कारण भेजें। 2011-12 में प्रहस्तित किए जाने वाले कोयला का वास्तविक/अनुमान 0.10 मी.ट. दर्शाया गया है। इसके अलावा, 2012-13 के लिए पूर्वानुमान 0.39 मी.ट. है, जो 290 प्रतिशत वृद्धि के साथ है। 2013-14 और 2014-15 के लिए पूर्वानुमान 0.42 मी.ट. तथा 0.44 मी.ट. दिए गए हैं। कोयला यातायात का अनुमान लगाने का आधार भेजें।	कोचीन पत्तन ने सबसे नजदीक हिंटरलैंड में कोयले के लिए कोई विशेष मांग नहीं की थी। इसलिए कोयला यातायात कम और भिन्न है। तथापि, कंटेनर टर्मिनल के खाली रहने से, आरजीसीटी जहां 12.5 मी. डुबाव उपलब्ध है, कोचीन पत्तन निकटवर्ती राज्यों में सेवा प्रदान करने के लिए पत्तन में आने वाले बड़े कोयला जलयानों की उम्मीद करता है। कंटेनर टर्मिनल द्वारा पहले प्रयुक्त पूर्ण रैक रेल साइडिंग्स भी और अधिक कोयला आकर्षित करने की संभावना रखता है क्योंकि रेल इवेक्यूशन वर्तमान में व्यवहार्य है।								
9.	2011-12 में प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाला/वास्तविक पीओएल यातायात 12.50 मी.ट. दर्शाया गया है। यह कार्गो यातायात 2011-12 में 12 प्रतिशत की वृद्धि के साथ 2012-13 से 2014-15 के लिए 14.00 मी.ट. की एकरूपता का अनुमान लगाया गया है। 2013-14 तथा 2014-15 के लिए पीओएल यातायात में किसी वृद्धि पर विचार नहीं किए जाने के कारण भेजें।	पीओएल पूर्वानुमान मै. बीपीसीएल-केआर द्वारा उपलब्ध करवाए गए ब्योरों के आधार पर भेजे गए हैं।								
10.	2009-10 और 2010-11 दोनों में प्रहस्तित उर्वरक 2011-12 में 0.44 मी.ट. पर प्रहस्तित किए जाने वाले वास्तविक/अनुमानित यातायात के स्थान पर 0.62 मी.ट. था जो 29 प्रतिशत की कटौती दर्शाता है। इसके अलावा, 2012-13 से 2014-15 के लिए पूर्वानुमान 2011-12 के वास्तविक/अनुमानित यातायात पर लगभग 72 प्रतिशत की वृद्धि के साथ पूर्वानुमान क्रमशः 0.76 मी.ट., 0.76 मी.ट. और 0.79 मी.ट. हैं। सीओपीटी उर्वरक यातायात का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	पत्तन ने तैयार उर्वरकों की बैगिंग में आटोमेशन की शुरुआत की है जो कार्गो की तेजी से निकासी सुनिश्चित करेगी। यह और अधिक पोतों को सेवा की सुविधा प्रदान कर सकती है जो अपग्रेडेड पूर्वानुमानों का आधार है।								
11.	2009-10 और 2010-11 में प्रहस्तित अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गो क्रमशः 0.77 मी.ट. और 0.69 मी.ट. थे। 2011-12 में प्रहस्तित किए जाने वाले इस कार्गो समूह का अनुमान 1.00 मी.ट. है। इसके अलावा, 2012-13 से 2014-15 के लिए पूर्वानुमान क्रमशः 1.88 मी.ट., 2.27 मी.ट. और 2.64 मी.ट. हैं। अनुमानों के आधार भेजें। इस मामले में इस समूह के अधीन सुविचारित यातायात के घटकवार ब्योरे भी भेजें, यह वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए फार्म-2क की टिप्पणी 1 में यथा विनिर्दिष्ट कुल यातायात के समकक्ष अथवा कुल यातायात के 10 प्रतिशत	सितम्बर 2012 में मै. अल्द्रा टेक द्वारा आटोमेटेड सीमेंट टर्मिनल की शुरुआत जहां 0.3 एमटीपीए एमजीटी निर्धारित किया गया है, अन्य कार्गो के पूर्वानुमान में वृद्धि का प्रमुख कारण रहा है।								

	है।	
12.	लागत विवरण (फार्म 2क) में, सीओपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए कुल अनुमानित कार्गो थ्रुपुट में विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी नहीं बताई थी, यद्यपि पिछले दो वर्षों के वास्तविक आंकड़े दर्शाते हैं कि पत्तन ने विदेशी तथा तटीय कार्गो दोनों का प्रहस्तन किया है।	2011-12 के दौरान प्रहस्तित तटीय तथा विदेशी कार्गो के ब्योरे दर्शाते हुए विवरण भेजा गया है। चूंकि कार्गो यातायात में उतार-चढ़ावों की वजह से ठीक प्रकार से विदेशी तथा तटीय कार्गो के ब्रेकअप का अनुमान लगाना संभव नहीं है, इसलिए ब्योरे नहीं भेजे गए हैं।
13.	सीओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान आए पोतों तथा 2012-13 से 2014-15 के दौरान आने वाले संभावित पोतों की संख्या भेजी है। तथापि, सीओपीटी ने फार्म-2क में दर्शाए गए जीआरटी वार स्लैब के रूप में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए अनुमानित पोतों की संख्या का ब्रेकअप नहीं भेजा है जबकि ऐसे ब्योरे पिछले दो वर्षों 2009-10 तथा 2010-11 के लिए ऐसे ब्योरे प्रतिवेदित किए गए हैं। सीओपीटी से प्रेषित करें।	वर्ष 2011-12 के लिए जीआरटी-वार पोतों ब्योरे दर्शाने वाला विवरण भेजा गया है। चूंकि यह संभव नहीं है कि विदेशी तथा तटीय पोतों के ब्रेकअप का पूर्वानुमान लगाया जाए, इसलिए ब्योरे नहीं भेजे गए हैं।
14.	सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2014-15 के दौरान आए/आने की संभावना वाले पोतों के घटक समूहवार कुल जीआरटी भी भेजें।	2009-10 से 2011-12 के दौरान आए पोतों के घटक समूह वार कुल जीआरटी के ब्योरे दर्शाने वाला विवरण भेजा गया है।
IV	आय अनुमान:	
1.	इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूप के फार्म 2ख के अधीन टिप्पणी 3 महापत्तन न्यासों से यह अपेक्षा करता है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाएं। तथापि, पत्तन द्वारा ऐसा परिकलन नहीं किया गया है। सीओपीटी मौजूदा दरमान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन और 2012-13 से 2014-15 के लिए दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों में से प्रत्येक मद के लिए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान भेजें। तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित/अस्थायी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आय से इसका विधिवत् मिलान करते हुए वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर विस्तृत आय परिकलन भी भेजें।	फार्म 2 ख में निर्दिष्ट 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए आय लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार है और फार्म 2क में निर्दिष्ट इन वर्षों के दौरान प्रहस्तित यातायात पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात है। यहां पर यह भी उल्लेखनीय है कि वर्ष के दौरान प्रहस्तित यातायात का बिल अलग से दिया जा सकता है, क्योंकि पत्तन घाटशुल्क तथा प्रहस्तन प्रभार तभी एकत्रित करता है जब कार्गो की डिलीवरी दी जाती है। इसलिए एक वर्ष के दौरान प्रहस्तित तथा सृजित यातायात की सटीक रूप से तुलना नहीं की जा सकती है।
2.	कोयला प्रहस्तन से घाटशुल्क आय 0.04 एम.टी के वास्तविक थ्रुपुट के लिए 2010-11 में ₹ 43.20 लाख प्रतिवेदित की गई है। वर्ष 2011-12 के लिए कोयला प्रहस्तन से वास्तविक/अनुमानित घाटशुल्क आय भी ₹ 43.20 लाख की समान राशि पर प्रतिवेदित की गई है, जबकि वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक/अनुमानित कोयला यातायात 0.10 मी.ट. के उच्चतर स्तर पर सुविचारित किया गया है। सीओपीटी स्थिति स्पष्ट करें।	वर्ष 2011-12 के दौरान अर्जित कोयला तथा पीओएल से घाटशुल्क आय और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पूर्वानुमान लागत विवरणों में अद्यतन किए गए हैं।
3.	वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक/अनुमानित पीओएल प्रहस्तन प्रभार तत्काल पिछले वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 8.53 लाख के स्थान पर ₹ 2.75 लाख सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पीओएल प्रहस्तन प्रभारों से अनुमानित आय ₹ 3.08 लाख प्रतिवर्ष की दर से एकसमान रूप से सुविचारित किया गया है। वर्ष 2011-12 से अनुमानित पीओएल प्रहस्तन आय में कमी के कारण, यातायात में वृद्धि के बावजूद, भेजें।	
4.	2010-11 के लिए अन्य कार्गो से विलंबशुल्क आय ₹ 3.54 करोड़ थी। तथापि, पत्तनने लगभग 56 प्रतिशत गिरावट के साथ ₹ 1.57 करोड़ पर वर्ष 2011-12 के लिए इस आय का अनुमान लगाया था। इसके अलावा, 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित विलंबशुल्क आय क्रमशः ₹ 2.95 करोड़, ₹ 3.55 करोड़ और ₹ 4.13 करोड़ बताई गई है। वर्ष 2011-12 के लिए विलंबशुल्क आय को वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन करें और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित विलंबशुल्क आय की समीक्षा करें, यदि आवश्यक हो।	वर्ष 2011-12 के दौरान अर्जित विलंबशुल्क आय और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के पूर्वानुमानों को लागत विवरणों में अद्यतन किया गया है।
5.	फार्म 2-ख आय के क्र.सं. VII पर विराम समय/भंडारण प्रभारों	फार्म 2-ख में निर्दिष्ट विराम समय/भंडारण प्रभारों में कंटेनर भंडारण

	से आय दी गई है। सीओपीटी बताए कि क्या यह आय कंटेनर भंडारण प्रभारों का प्रतिनिधित्व करती है। भविष्य वर्षों के लिए इस आय का अनुमान लगाने के लिए आधार स्पष्ट करें।	प्रभार शामिल हैं। भविष्य वर्षों के लिए आय का वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक कार्यनिष्पादन के आधार पर अनुमान लगाया गया है।																																								
6.	तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 के लिए विभिन्न प्रकार के कार्गो के औसत विराम समय का विश्लेषण भेजें। मौजूदा प्रशुल्क स्तर एवं प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर भी वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए विलंबशुल्क तथा भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित औसत विराम समय दर्शाएं।	भविष्य वर्षों के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आयों का अनुमान वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक निष्पादन पर लगाया बताया गया है न कि औसत विराम समय पर क्योंकि विराम समय का ठीक प्रकार से पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता।																																								
7.	वर्ष 2009-10 के लिए उपस्कर किराये पर लेने से हुई वास्तविक आय रु 267.92 लाख है जो वर्ष 2010-11 के लिए रु 40.23 लाख के कम किए गए स्तर पर दर्शाई गई है। इस आय में हुई बहुत अधिक कमी के कारण बताएं।	<p>वर्ष 2009-10 के लिए उपस्कर किराये पर लेने से अर्जित वास्तविक आय नीचे दी गई है:-</p> <table><tr><td>लेखों में दर्शाई गई राशि</td><td>- रु 267.92 लाख</td></tr><tr><td>घटाया: नेहरू शताब्दी किराये पर लेने को</td><td>- रु 230.00 लाख</td></tr><tr><td>गलत बही खाते में लिया गया</td><td></td></tr><tr><td>उपस्कर किराये पर लेने से वास्तविक आय</td><td>- रु 37.92 लाख</td></tr></table> <p>उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2009-10 के दौरान वास्तविक किराया आय केवल रु 37.92 लाख है। इसलिए, वर्ष 2010-11 के लिए आय में कोई गिरावट नहीं है।</p>	लेखों में दर्शाई गई राशि	- रु 267.92 लाख	घटाया: नेहरू शताब्दी किराये पर लेने को	- रु 230.00 लाख	गलत बही खाते में लिया गया		उपस्कर किराये पर लेने से वास्तविक आय	- रु 37.92 लाख																																
लेखों में दर्शाई गई राशि	- रु 267.92 लाख																																									
घटाया: नेहरू शताब्दी किराये पर लेने को	- रु 230.00 लाख																																									
गलत बही खाते में लिया गया																																										
उपस्कर किराये पर लेने से वास्तविक आय	- रु 37.92 लाख																																									
8.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए उपस्कर, सीएफएस में भरण तथा उतराई आदि से आय का अनुमान लगाने का आधार गणनाओं के साथ भेजें।	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए उपस्कर किराये पर लेने से हुई आय का अनुमान वर्ष 2011-12 के वास्तविक निष्पादन पर आधारित बताया गया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सीएफएस पर भरण तथा उतराई से आय का अनुमान पिछले वर्ष पर 5 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित बताया गया है।																																								
9.	कृपया वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए लागत विवरण में "कार्गो प्रहस्तन आय" शीर्ष के अधीन प्रतिवेदित "अन्य आय" का ब्रेकअप भेजें। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए इस आय के अनुमान का आधार भी भेजें।	<p>"अन्य आय" का ब्रेकअप निम्नवत् है:-</p> <p>(रु. लाखों में)</p> <table><tr><th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>जलयान भंडार</td><td>4079089</td><td>216380</td><td>237112</td></tr><tr><td>नीलामी बिक्री कार्यवाही</td><td></td><td>1502255</td><td>1381085</td></tr><tr><td>जेट्टियों पर किराया</td><td></td><td>6305881</td><td>6282923</td></tr><tr><td>विविध कार्गो प्रभार</td><td>7536</td><td>3597</td><td>46250</td></tr><tr><td>स्थिति-पूर्व प्रभार</td><td></td><td>1073448</td><td>7541200</td></tr><tr><td>लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभार</td><td></td><td>408363</td><td>5765012</td></tr><tr><td>प्रशीतन प्लग</td><td>0</td><td>93039</td><td>1741097</td></tr><tr><td>बार्ज लदाई जेट्टियां</td><td>711200</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>4797825</td><td>9602963</td><td>22994679.3</td></tr></table>		2009-10	2010-11	2011-12	जलयान भंडार	4079089	216380	237112	नीलामी बिक्री कार्यवाही		1502255	1381085	जेट्टियों पर किराया		6305881	6282923	विविध कार्गो प्रभार	7536	3597	46250	स्थिति-पूर्व प्रभार		1073448	7541200	लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभार		408363	5765012	प्रशीतन प्लग	0	93039	1741097	बार्ज लदाई जेट्टियां	711200	0	0	जोड़	4797825	9602963	22994679.3
	2009-10	2010-11	2011-12																																							
जलयान भंडार	4079089	216380	237112																																							
नीलामी बिक्री कार्यवाही		1502255	1381085																																							
जेट्टियों पर किराया		6305881	6282923																																							
विविध कार्गो प्रभार	7536	3597	46250																																							
स्थिति-पूर्व प्रभार		1073448	7541200																																							
लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभार		408363	5765012																																							
प्रशीतन प्लग	0	93039	1741097																																							
बार्ज लदाई जेट्टियां	711200	0	0																																							
जोड़	4797825	9602963	22994679.3																																							
10.	वर्ष 2010-11 के लिए "कार्गो प्रहस्तन आय" के अधीन प्रतिवेदित वास्तविक "अन्य आय" वर्ष 2011-12 के लिए रु 69.87 लाख पर प्रतिवेदित वास्तविक/अनुमानित आय की अपेक्षा रु 99.10 लाख है। वर्ष 2011-12 के लिए कमतर स्तर पर इस आय पर विचार करने के कारण भेजें।	वर्ष 2011-12 के लिए ब्योरे लागत विवरणों में अद्यतन किए गए हैं।																																								
11.	वर्ष 2011-12 का थ्रुपुट 14.04 मी.ट. पर अनुमानित किया गया है और उस वर्ष की पोत संबंधित आय रु 119.21 करोड़ है। हालांकि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए थ्रुपुट क्रमशः 17.03 मी.ट., 17.44 मी.ट. तथा 17.86 मी.ट. पर अनुमान लगाया गया है और पोत संबंधित आय का अनुमान क्रमशः रु 131.78 करोड़, रु 148.44 करोड़ और रु 167.60 करोड़ है। इन वर्षों के लिए पोत संबंधित आय अनुमानन 2011-12 के आयत तथा यातायात अनुमानन के तदनुरूप नहीं है। वर्ष 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय को वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया गया है और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित पोत संबंधित आय	<p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोत संबंधित आय और पोत यातायात में कंटेनर पोतों की आय तथा यातायात भी शामिल किए गए हैं जबकि इन कंटेनरों से कार्गो संबंधित आय को अलग रखा गया है क्योंकि यह पत्तन द्वारा प्राप्त हुई राजस्व हिस्सेदारी (रॉयल्टी) है। इसलिए, पोत संबंधित आय तथा यातायात के साथ कार्गो आय एवं यातायात के बीच तुलना ठीक प्रकार से नहीं की जा सकती।</p> <p>यहां यह भी उल्लेखनीय है कि पत्तन मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए वीआरसी के मामले में 86 प्रतिशत की समग्र रियायत का विस्तार कर रहा है और विदेशी फीडर कंटेनर पोतों के मामले में पाइलटज तथा</p>																																								

	वर्ष 2011-12 में प्रत्येक कार्गो समूह के अधीन पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोतों के अनुमानित कुल जीआरटी के अधीन पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर विचार करें।	बर्थ किराया दरों में 30 प्रतिशत की कटौती की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2012-13, 2013-14 और 2014-15 के दौरान पोत यातायात में 250 पोतों और 300-300 पोतों की वृद्धि हुई है, परन्तु पोत संबंधित आय में कोई तदनुरूपी वृद्धि नहीं हुई है। इसलिए, पोत संबंधित आय में वर्ष 2011-12 की वास्तविक आय पर केवल 5 प्रतिशत वृद्धि का अगले 3 वर्षों के लिए अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय और भविष्य वर्षों के लिए पूर्वानुमानों को लागत विवरणों में अद्यतन किया गया है।																																																												
12.	सीओपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए पत्तन देयताओं, बर्थ किराया, पाइलटेज, आदि के रूप में अनुमानित पोत संबंधित आय में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों से आय का ब्रेकअप नहीं भेजा गया है, जबकि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़ों का ऐसा ब्रेकअप दें। सीओपीटी लागत विवरण में विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों से पोत संबंधित आय लागत विवरण में अलग से भेजे।	लागत विवरणों में, पोत संबंधित प्रभारों के मामले में विदेशगामी और तटीय पोतों से आय के विस्तृत ब्रेकअप 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किए गए हैं। चूंकि यह संभव नहीं है कि भविष्य वर्षों के लिए इन पोतों के जीआरटी एवं विदेशगामी तथा तटीय पोतों के ब्रेकअप का ठीक प्रकार से पूर्वानुमान लगाया जा सके, इसलिए पूर्वानुमान 2011-12 की पोत संबंधित आय पर 5 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित बताया गया है।																																																												
13.	वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2011-12 के लिए अनुमानों के आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पुल बैंक परिचालन तथा एसपीएम पाइलटेज प्रभारों के लिए एसपीएम टग प्रभारों से आय के लिए गणनाएं अलग से भेजी जाएं।	एसपीएम परिचालन दर्शाने वाले विवरण को वर्ष 2011-12 के एक्च्यूरियल्स से अद्यतन किया गया है। एसपीएम परिचालनों से आय भविष्य वर्षों के लिए व्यवस्थित किया गया है और वृद्धि नहीं की गई है, जबकि टग किराया प्रभारों से इतर परिचालन व्ययों के मामले में 6 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।																																																												
14.	डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय को मौजूदा विनिमय दर से अद्यतन करें। ऐसे अनुमानन के लिए अंगीकृत विनिमय दर दर्शाएं। वर्ष 2011-12 में अमेरिकी डॉलरों में पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय में दर्शाई गई वर्ष 2011-12 के लिए अमेरिकी डॉलर हेतु औसत विनिमय दर भी भेजें।	चूंकि यह संभव नहीं है कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान पत्तन पर आने वाले पोतों के जीआरटी के साथ-साथ विदेशगामी तथा तटीय पोतों के ब्रेकअप का ठीक प्रकार से अनुमान लगाया जा सके, इसलिए विनिमय दर की विवीक्षा लागत विवरणों में सुविचारित नहीं किए गए हैं। वर्ष 2011-12 के लिए अमेरिकी डॉलर विनिमय दर भेजी गई है:- <table><tr><td>माह और वर्ष</td><td>पहली</td><td>15वीं</td><td>30वीं</td></tr><tr><td>अप्रैल-11</td><td>44.39</td><td>44.22</td><td>44.01</td></tr><tr><td>मई-11</td><td>44.01</td><td>44.66</td><td>44.96</td></tr><tr><td>जून-11</td><td>44.85</td><td>44.54</td><td>44.66</td></tr><tr><td>जुलाई-11</td><td>44.50</td><td>44.29</td><td>43.98</td></tr><tr><td>अगस्त-11</td><td>43.87</td><td>45.14</td><td>45.85</td></tr><tr><td>सितम्बर -11</td><td>45.87</td><td>47.44</td><td>48.77</td></tr><tr><td>अक्टूबर -11</td><td>48.77</td><td>48.81</td><td>48.56</td></tr><tr><td>नवम्ब-11</td><td>48.49</td><td>50.05</td><td>51.83</td></tr><tr><td>दिसम्ब-11</td><td>52.00</td><td>53.52</td><td>52.87</td></tr><tr><td>जन-12</td><td>52.91</td><td>51.33</td><td>49.11</td></tr><tr><td>फर-12</td><td>49.24</td><td>48.99</td><td>48.97</td></tr><tr><td>मार्च-12</td><td>48.71</td><td>49.71</td><td>50.99</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>567.61</td><td>572.7</td><td>574.56</td></tr><tr><td>औसत</td><td>47.30</td><td>47.73</td><td>47.88</td></tr></table>	माह और वर्ष	पहली	15वीं	30वीं	अप्रैल-11	44.39	44.22	44.01	मई-11	44.01	44.66	44.96	जून-11	44.85	44.54	44.66	जुलाई-11	44.50	44.29	43.98	अगस्त-11	43.87	45.14	45.85	सितम्बर -11	45.87	47.44	48.77	अक्टूबर -11	48.77	48.81	48.56	नवम्ब-11	48.49	50.05	51.83	दिसम्ब-11	52.00	53.52	52.87	जन-12	52.91	51.33	49.11	फर-12	49.24	48.99	48.97	मार्च-12	48.71	49.71	50.99	जोड़	567.61	572.7	574.56	औसत	47.30	47.73	47.88
माह और वर्ष	पहली	15वीं	30वीं																																																											
अप्रैल-11	44.39	44.22	44.01																																																											
मई-11	44.01	44.66	44.96																																																											
जून-11	44.85	44.54	44.66																																																											
जुलाई-11	44.50	44.29	43.98																																																											
अगस्त-11	43.87	45.14	45.85																																																											
सितम्बर -11	45.87	47.44	48.77																																																											
अक्टूबर -11	48.77	48.81	48.56																																																											
नवम्ब-11	48.49	50.05	51.83																																																											
दिसम्ब-11	52.00	53.52	52.87																																																											
जन-12	52.91	51.33	49.11																																																											
फर-12	49.24	48.99	48.97																																																											
मार्च-12	48.71	49.71	50.99																																																											
जोड़	567.61	572.7	574.56																																																											
औसत	47.30	47.73	47.88																																																											
15.	पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 में बताया है कि ड्रेजर “नेहरु शताब्दी” पत्तन के अपने प्रयोजन के लिए वर्षभर उपयोग किया जाएगा और किन्हीं अन्यो को पट्टे पर देने के लिए कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं होगी। इस स्थिति के मद्देनजर, इसके द्वारा वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सुविचारत “नेहरु शताब्दी” ड्रेजर के किराये से अनुमानित आय की पत्तन समीक्षा करें।	वर्ष 2011-12 के लिए आय को लागत विवरणों में अद्यतन किया गया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है।																																																												
16.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोत संबंधित आय के अधीन सुविचारित शुष्क गोदीकरण तथा जल आपूर्ति से आय का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	वर्ष 2011-12 के लिए आय लागत विवरणों में अद्यतन की गई है। चूंकि शुष्क गोदीकरण तथा जल आपूर्ति के मामले में पिछले वर्षों के दौरान अर्जित आय में उतार-चढ़ावा हुए थे, इसलिए भविष्य वर्षों के लिए आय पूर्वानुमान वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए औसत आय के आधार पर शुष्क गोदीकरण के मामले में 2 प्रतिशत वृद्धि और जल आपूर्ति के मामले में 15 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इसका व्यय पिछले वर्ष पर 6 प्रतिशत वृद्धि के आधार पर लगाया गया है।																																																												
17.	वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए लागत विवरण में “पोत	पोत संबंधित आय शीर्ष के अधीन ‘अन्य आय’ का ब्रेकअप नीचे दिया																																																												

	संबंधित आय” शीर्ष के अधीन प्रतिवेदित “अन्य आय” का ब्रेकअप भेजें। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए इस आय के अनुमान के लिए आधार भी भेजें।	गया है – (₹ करोड़ों में) <table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>तेल प्रदूषण अधिभार</td><td>0.23</td><td>0.27</td><td>0.28</td></tr><tr><td>ड्रेजर्स के लिए पाइलटैज शुल्क</td><td>0.12</td><td>0.78</td><td>0.11</td></tr><tr><td>डिटेन्शन प्रभार</td><td>0.01</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>रददीकरण प्रभार</td><td>0.04</td><td>0.04</td><td>0.06</td></tr><tr><td>बोट रेफरिजरेशन शुल्क</td><td>0.00</td><td>0.01</td><td>0.01</td></tr><tr><td>विविध पोत प्रभार</td><td>0.13</td><td>1.52</td><td>1.87</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>0.53</td><td>2.62</td><td>2.33</td></tr></table> वर्ष 2011-12 के लिए बीमांकक के आधार पर 5 प्रतिशत वृद्धि अनुमानों के लिए सुविचारित की गई है।	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	तेल प्रदूषण अधिभार	0.23	0.27	0.28	ड्रेजर्स के लिए पाइलटैज शुल्क	0.12	0.78	0.11	डिटेन्शन प्रभार	0.01	0.00	0.00	रददीकरण प्रभार	0.04	0.04	0.06	बोट रेफरिजरेशन शुल्क	0.00	0.01	0.01	विविध पोत प्रभार	0.13	1.52	1.87	जोड़	0.53	2.62	2.33
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12																															
तेल प्रदूषण अधिभार	0.23	0.27	0.28																															
ड्रेजर्स के लिए पाइलटैज शुल्क	0.12	0.78	0.11																															
डिटेन्शन प्रभार	0.01	0.00	0.00																															
रददीकरण प्रभार	0.04	0.04	0.06																															
बोट रेफरिजरेशन शुल्क	0.00	0.01	0.01																															
विविध पोत प्रभार	0.13	1.52	1.87																															
जोड़	0.53	2.62	2.33																															
18.	फार्म 3क के अनुसार 2010-11 के लिए संपदा आय ₹ 66.64 करोड़ दर्शाई गई है। फार्म 5घ यह ₹ 68.59 करोड़ दर्शाता है। सीओपीटी इनका मिलान करे।	फार्म 5घ में निर्दिष्ट संपदा आय में ₹ 1.95 करोड़ की राशि शामिल है जोकि मै 0 किनशिप (₹ 0.036 करोड़) और मै 0 ओरिएंटल एक्जिम एजेंसीज (1.91 करोड़) से प्राप्त लाइसेंस शुल्क है, जबकि इसे फार्म 3क में (ii) विलंबशुल्क/भंडारण प्रभार/लाइसेंस शुल्क/प्लॉट किरायों के रूप में कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों के अधीन शामिल किया गया है। इसलिए अन्तर है।																																
19.	(क) 2011-12 के लिए संपदा आय वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 66.64 करोड़ की वास्तविक आय के स्थान पर ₹ 57.32 करोड़ अनुमानित की गई है। इसके अलावा, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संपदा आय का अनुमान क्रमशः ₹ 58.05 करोड़, ₹ 58.87 करोड़ और ₹ 59.64 करोड़ लगाया गया है। निम्नतर स्तर पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए संपदा आय का अनुमान लगाने के कारण बताएं।	विवरणों को वर्ष 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन किया गया है।																																
	(ख). वर्ष 2011-12 के लिए संपदा आय को 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराने के लिए अगले तीन वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों तथा अनुमान आय के साथ अद्यतन करें। संपदा किरायों के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर विभिन्न उपगतिविधियों के लिए अनुमानित संपदा आय का विस्तृत परिकलन भी भेजें।	संशोधित पट्टा किराया प्रशुल्क 11 जुलाई 2010 से लागू किया गया था और अगला संशोधन 5 वर्षों की अवधि के बाद अर्थात् 2015 में लागू किया जाएगा। बिजली तथा पानी को छोड़कर सभी मदों के मामले में भविष्य वर्षों के लिए 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है जहां वालारपादम को मै 0 आईजीटीपीएल के विस्थापन की वजह से आय में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है।																																
20.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संपदा गतिविधि हेतु लागत विवरण 61.75 प्रतिशत का औसत घाटा दर्शाता है। इस प्राधिकरण ने सदैव यह कहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम और वाणिज्यिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व से पत्तन की प्रमुख गतिविधियों में सहयोग मिल सके। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश भी इस स्थिति को स्वीकार करते हैं। सीओपीटी इस स्थिति को स्पष्ट करे कि इस घाटे का अन्य गतिविधियों द्वारा सब्सिडाइज क्यों किया जाना चाहिए।	वर्ष 2011-12 के दौरान अर्जित संपदा आय ₹ 11.50 करोड़ की कमी दर्शाती है, जब 11-2-2011 को वालारपादम को उसके विस्थापन की वजह से मै 0 आईजीटीपीएल से लाइसेंस शुल्क प्राप्त नहीं होने की वजह से 2010-11 से तुलना की जाती है। वर्ष 2010-11 से कार्यान्वित मजदूरी संशोधन और कर्मचारी लागत में अनुवर्ती वृद्धि की वजह से, वर्ष 2011-12 के दौरान लागत को पर्याप्ततः वृद्धि की गई है जब पिछले वर्षों से तुलना की जाती है। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और निवल एफ एंड एम व्यय तत्संबंधी प्रत्यक्ष लागतों के आधार पर सभी गतिविधियों और उप-गतिविधियों में आबंटित किए गए हैं। इसलिए, अगले तीन वर्षों में घाटा है।																																
21.	पुथुवीपीन पर पेट्रोनेट एलएनजी लि 0 से प्राप्त पट्टा किराया, यदि कोई हो, के द्वारा वर्षवार आय भेजें।	बिल्ड पट्टा किराये और मै 0 एलएनजी पेट्रोनेट से प्राप्त पट्टा किराये के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- (₹ करोड़ों में) <table><tr><th>वर्ष</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>दिए गए बिल के अनुसार</td><td>1.03</td><td>5.67</td><td>10.05</td></tr><tr><td>वास्तव में प्राप्त</td><td>1.03</td><td>1.07</td><td>1.10</td></tr><tr><td>अन्तर</td><td>0.00</td><td>4.60</td><td>8.95</td></tr></table> मै 0 एलएनजी पत्तन के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार ही पट्टा	वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	दिए गए बिल के अनुसार	1.03	5.67	10.05	वास्तव में प्राप्त	1.03	1.07	1.10	अन्तर	0.00	4.60	8.95																
वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12																															
दिए गए बिल के अनुसार	1.03	5.67	10.05																															
वास्तव में प्राप्त	1.03	1.07	1.10																															
अन्तर	0.00	4.60	8.95																															

		किराये का भुगतान कर रहा है और टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित पृथुवपीन में संशोधित पट्टा किराया दरों के आधार पर पत्तन द्वारा दिए गए बिल पर उनका विवाद है। पट्टा किराया बिल में फार्म 5 घ में "संपदा किराये" शीर्ष के अधीन 'भूमि से किराया' मद में शामिल किया गया है और भविष्य आय 2011-12 के वास्तविकताओं के आधार पर अनुमानित बताए गए हैं। उपर्युक्त विवरण से, यह स्पष्ट है कि पत्तन को कुल बिल राशि प्राप्त नहीं हुई है और संपदा किराये वर्ष 2010-11 और 2011-12 के दौरान क्रमशः रु 4.60 करोड़ और रु 8.95 करोड़ की अधिक आय दर्शाता है।												
22.	केरल राज्य बिजली बोर्ड से बिजली खरीद के लिए किए गए व्ययों और बाहरी लोगों को बिजली के वितरण से हुई आय और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रेषित की जाने वाली ऐसी सेवाएं देने के लिए प्रोद्भूत अन्य व्यय/उपरिव्यय और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के अनुमान दर्शाते हुए विवरण भेजें।	वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 (वास्तविक) के लिए केरल राज्य बिजली विनियामक आयोग को प्रस्तुत किए गए बिजली वितरण व्यवसाय के लिए प्रोद्भूत आय तथा व्यय और वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के अनुमान दर्शाते हुए विवरण की प्रतियां भेजी गई हैं। वर्ष 2011-12 के लिए इस गतिविधि से वास्तविक आय तथा व्यय तब जमा किया जाएगा जब लेखों का लेखापरीक्षा हो जाएगा और व्ययों का संकलन कर लिया जाएगा।												
23.	(i). फार्म-2ख के नीचे उल्लिखित टिप्पणी में बताया गया है कि परिचालन आय में रॉयल्टी शामिल नहीं है। रॉयल्टी प्राप्तियों का संव्यवहार 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 द्वारा शासित किया जाता है। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्तयोग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पहले पूरा करने के लिए लागू की जानी चाहिए। शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्करो खाते में व्यवस्थित किया जाना चाहिए। तथापि, इस एस्करो खाते से किया गया निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस एस्करो खाते द्वारा ऐसे निधियित सुविधाओं का इस्तेमाल किया जाता है और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। संपूर्ण बीमांकन प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन न्यास के राजस्व रूप में लिया जाएगा यदि एस्करो खाते में निधियां विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं की गई हों। सीओपीटी दर्शाए कि कैसे उक्त दिशानिर्देशों का पत्तन न्यास द्वारा अनुपालन किया गया है। दर्शाए कि कैसे पूर्वकाल में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां और भविष्य में प्राप्त होने के लिए अनुमानित लागत विवरण में संव्यवहारित किए गए हैं।	चूंकि पत्तन में कोई अतिरिक्त मैनपावर नहीं है, और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पत्तन को 2005-06 से मै0 आईजीटीपीएल से प्राप्त हुई राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करने के बाद भी भारी निवल घाटा हो रहा है, इसलिए पृथक एस्करो खाता सृजित तथा व्यवस्थित कर इसे संभावित नहीं बनाया गया है और मै0 आईजीटीपीएल से प्राप्त हुई कुल राजस्व हिस्सेदारी पत्तन की मौजूदा पुरानी केपिटल परिसंपत्तियों को बदलने तथा नवीकरण के लिए उपयोग किया गया है। इन सभी वर्षों के दौरान, पत्तन वित्तीय संकट की स्थिति से गुजरता रहा है और 2010-11 में इसने राजस्व घाटे में अन्तर को पूरा करने के लिए मुम्बई पत्तन से रु 100 करोड़ का अंतर-पत्तन ऋण प्राप्त किया था। पत्तन ने एसबीआई से रु 150 करोड़ की रोकड़ ऋण सुविधाएं प्राप्त करने के लिए मंत्रालय का अनुमान भी मांगा था। पत्तन लागतों को नियंत्रित करने के लिए गई उपायों से और पत्तन भूमि के बृहत् उपयोग से इस वित्तीय संकट को सुलझाने के लिए गंभीर प्रयास कर रहा है। पत्तन को विश्वास है कि वर्ष 2016-17 तक वित्तीय संकट की स्थिति पर काबू पा लिया जाएगा और एक बार जब वित्तीय स्थिति स्थिर हो जाएगी तो पृथक एस्करो खाता व्यवस्थित किया जाएगा और टीएमपी दिशानिर्देशों के तत्संबंधी खंडों का पालन किया जाएगा।												
	(ii). यदि सीओपीटी पत्तन द्वारा किसी सेवा प्रदाता को प्रदान किए गए किसी अन्य अधिकरण से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाता है तो इसे रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों की विस्तृत गणना के साथ दर्शाया जाना चाहिए। सीओपीटी पुष्टि करे कि दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में विनिर्दिष्ट प्राक्धान का इन मामलों में भी लागत विवरण में अनुपालन किया गया है।	पत्तन को 2005-06 से आरजीसीटी तथा आईसीटीटी पर परिचालनों के लिए मै0 आईजीटीपीएल से रॉयल्टी और फरवरी 2011 तक आरजीसीटी पर सुविधाओं के लिए लाइसेंस शुल्क प्राप्त करता है। पिछले तीन वर्षों के लिए प्राप्त हुए रॉयल्टी तथा लाइसेंस शुल्क के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- (रु करोड़ों में) <table><tr><th>वर्ष</th><th>रॉयल्टी</th><th>लाइसेंस शुल्क</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>27.06</td><td>12.00</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>29.60</td><td>11.44</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>49.40</td><td>-</td></tr></table> मै0 आईजीटीपीएल के साथ हुए लाइसेंस करार के अनुसार, लाइसेंस शुल्क केवल आरजीसीटी में परिचालनों के लिए लागू है।	वर्ष	रॉयल्टी	लाइसेंस शुल्क	2009-10	27.06	12.00	2010-11	29.60	11.44	2011-12	49.40	-
वर्ष	रॉयल्टी	लाइसेंस शुल्क												
2009-10	27.06	12.00												
2010-11	29.60	11.44												
2011-12	49.40	-												
24.	कृपया सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए लागत विवरण में वित एवं विविध आय शीर्ष के अधीन सुविचारित आय का ब्रेकअप भेजे और 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक	एफ एंड एम आय ब्रेकअप के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- (रु करोड़ों में) <table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr></table>	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12								
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12											

	आंकड़ों के संदर्भ में स्थिति का मिलान करे।	विविध प्राप्ति	7.57	16.72	4.40
		केपिटल परिसंपत्तियों के निपटान पर लाभ	0.38	1.71	0.18
		असेवायोग्य मर्दों की बिक्री	0.27	0	0.62
		मोटर लॉरी का किराया	0	0.02	0.01
		पेंशनरों के लिए मेडिकल स्कीम	0	0.01	0.01
		गैर-प्रात्र व्यक्तियों के लिए चिकित्सा उपचार	0.65	0.29	0.10
		भूमि के पट्टे के लिए प्रीमियम	0	6.19	14.65
		जोड़	8.87	24.94	19.97
V	परिचालन व्यय:				
1.	सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण - फार्म 3क में 2009-10 और 2010-11 के वास्तविक परिचालन व्यय और 2011-12 के लिए अनुमानित आंकड़े शामिल हैं। चूंकि 2011-12 पहले ही खत्म हो चुका है, सीओपीटी 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों से विवरण को अद्यतन करे और 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर अनुमानों की समीक्षा करे। यह नोट किया जाए कि सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार वर्ष 2011-12 के लिए डब्ल्यूपीआई अंगीकृत किया जाएगा और वर्ष 2012-13 में की जाने वाली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के लिए लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि कारक स्वीकृत करने हेतु लागू किया जाएगा।	वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविकताओं के साथ विवरणों को अद्यतन किया गया है और पिछले वर्ष (2011-12) में 6 प्रतिशत का डब्ल्यूपीआई भविष्य अनुमानों के लिए अंगीकृत किया गया है।			
2.	कुल परिचालन लागत में वर्ष 2010-11 में 21.94 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है और तत्संबंधी पिछले वर्ष के वास्तविक आंकड़ों में वर्ष 2011-12 में 68.38 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2012-13 से 2014-15 में अनुमानित वृद्धि क्रमशः 25.91 प्रतिशत, 4.81 प्रतिशत और 6.20 प्रतिशत है। प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय में वर्ष 2009 से वर्ष 2010-11 में 8.41 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है और 2010-11 से वर्ष 2011-12 में 17.96 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। इसके अलावा, इस व्यय में 2011-12 की अपेक्षा 2012-13 में 48.73 प्रतिशत तक कमी करने का अनुमान लगाया गया है। 2011-12 के दौरान प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में उच्च वृद्धि के कारण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है। सीओपीटी प्रचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों में अनुमानित असंतगत वृद्धि का औचित्य बताए।	परिचालन लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2011-12 के वास्तविकताओं से अद्यतन किए गए हैं और भविष्य के लिए केवल 6 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।			
3.	औसत कर्मचारी लागत में वर्ष 2011-12 में 31.09 प्रतिशत, 2012-13 में 12.82 प्रतिशत, 2012-14 में 13.44 प्रतिशत और वर्ष 2014-15 में 14.35 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 में 3102 कर्मचारियों के वर्ष 2014-15 में 2480 होने के बावजूद कुल वेतन तथा मजदूरी लागत में वर्ष 2011-12 में 23.44 प्रतिशत, वर्ष 2012-13 से 2014-15 में क्रमशः 5.04 प्रतिशत, 5.39 प्रतिशत और 5.73 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। औसत कर्मचारी लागत में अनुमानित वृद्धि का औचित्य बताएं।	वर्ष 2010-11 से कार्यान्वित मजदूरी संशोधन और प्रत्येक तिमाही में परिवर्तनीय महंगाई भत्ते में 3 प्रतिशत की औसत वृद्धि और संशोधित मूल वेतन सहित कर्मचारी लागत में अनुवर्ती वृद्धि की वजह से, औसत कर्मचारी लागत में प्रतिवर्ष पर्याप्त वृद्धि की गई है जब पिछले वर्षों से तुलना की जाती है। इसलिए, सेवानिवृत्तियों के बावजूद कर्मचारियों की संख्या में कटौती होने के बावजूद कर्मचारी लागत में वृद्धि हुई है। यहां उल्लेखनीय है कि अगले तीन वर्षों में प्रत्येक वर्ष औसतन लगभग 200 कर्मचारी सेवानिवृत्त होंगे और कर्मचारी लागतों से ₹0 9 करोड़ की राशि घटाई गई है। कर्मचारी लागत में सामान्य 6 प्रतिशत वृद्धि के बावजूद, 12 प्रतिशत की मामूली वृद्धि इस तथ्य की वजह से अगले तीन वर्षों के लिए सुविचारित की गई है कि तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन 1-1-2012 से देय है।			
4.	यह स्पष्ट नहीं है कि किस शीर्ष के अधीन बोनस/निष्पादन	बोनस/कार्यनिष्पादन पुरस्कार के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया लागत			

	पुरस्कार के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया भुगतान लागत विवरणों में सुविचारित किया गया है। सीओपीटी स्पष्ट करे।	विवरणों में कर्मचारी लागत के अधीन शामिल किया गया है।
5.	(क). 2010 की प्रशुल्क समीक्षा में, सीओपीटी ने बताया था कि फरवरी 2009 में पत्तन द्वारा कार्यान्वित विभिन्न परिचालनों/कार्यों के लिए संशोधित मैनिंग मान हेतु राष्ट्रीय अधिकरण अवार्ड 2006 वापिस ले लिया गया था और संशोधित मैनिंग मानों के कार्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ एमओयू पर हस्ताक्षर किए गए थे। पत्तन ने यह भी बताया था कि पतन में विभिन्न परिचालनों के लिए समय तथा चालन अध्ययन करने के लिए कार्रवाई की जा रही थी। सीओपीटी से यह सूचित करने का अनुरोध है कि मामला क्या है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.6.2 पत्तन से अपेक्षा करता है कि मैनिंग मानों/डैटम का नियमित समीक्षा और समायोजन करे। सीओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या इसका वर्तमान प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मानों पर आधारित है। यदि नहीं तो वेतन तथा मजदूरी लागत के अनुमान को 2006 में राष्ट्रीय अधिकरण, कोलकाता द्वारा अवार्ड किए गए संशोधित मैनिंग मानों के आधार पर संशोधन किया जाए।	हालांकि 2006 में राष्ट्रीय अधिकरण कोलकाता द्वारा अवार्ड किए गए संशोधित मैनिंग मान को कार्यान्वित करने के लिए पत्तन द्वारा प्रयास किए गए थे, परन्तु लेबर फोर्स से भारी अहमति की वजह से इसे पूरी तरह से लागू नहीं किया जा सका था। तथापि, मैनिंग मानों में कुछ कटौती जून 2009 में यूनियनों के साथ हुए एमओयू के माध्यम से की गई थी। इस तथ्य के मद्देनजर विशेष रूप से विभिन्न पत्तन परिचालनों के लिए कोई समय तथा चालन अध्ययन नहीं किया गया है कि परिचालन लगातार अभियंत्रित/ऑटोमेटिक हो रहे हैं।
	(ख). सीओपीटी विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, सीओपीटी द्वारा अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान लगाए गए यातायात अनुमान के लिए उसपर लागत भेजे और अधिशेष लेबर की वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष की अधिशेष मैनपावर, यदि कोई हो, की लागत भी दर्शाएं। सीओपीटी अधिशेष लेबर के समायोजन से संबंधित फार्म सं. 8 में मांगे गए ब्योरे भरे।	पत्तन में नियोजित कुल मैनपावर के ब्योरे और कुल कर्मचारी लागत फार्म 8 में शामिल की गई है। वर्तमान में कोई अधिशेष मैनपावर नहीं है।
	(ग). कंटेनर टर्मिनल के निजीकरण की वजह से और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार आईजीटीपीएल से प्राप्त हुए/प्राप्तियोग्य राजस्व हिस्सेदारी से समायोजित किए जाने वाले संशोधित मैनिंग मानों के कार्यान्वयन की वजह से अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत।	कंटेनर टर्मिनल के निजीकरण की वजह से पत्तन में वर्तमान में कोई अधिशेष मैनपावर नहीं है।
	(घ). सीओपीटी यह पुष्टि करे कि प्रोत्साहन भुगतानों, यदि कोई हों, का अनुमान 2006 के राष्ट्रीय अधिकरण अवार्ड में घोषित संशोधित डैटम, यदि कोई हो, के आधार पर किए गए हैं।	संशोधित डैटम के कारण कोई प्रोत्साहन भुगतान नहीं किए गए हैं।
	(ङ). सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार के परिशिष्ट 8 के अनुसार, आईजीटीपीएल को स्थानांतरित सीओपीटी के कर्मचारी सीओपीटी को वापिस भेजे जाएंगे, जब आरजीसीटी टर्मिनल पत्तन को वापिस किया गया है। आरजीसीटी टर्मिनल फरवरी 2011 में पत्तन को पहले ही वापिस किया जा चुका है। सीओपीटी इस संबंध में ध्यान दे और पुष्टि करे कि क्या सीओपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी लागत पर इस पहलू पर विचार किया गया है।	कर्मचारियों को पत्तन को वापिस किया गया था जब एक बार आरजीसीटी फरवरी 2011 में पत्तन को वापिस किया गया था। भविष्य वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित मजदूरी लागत में वापिस किए गए कर्मचारियों की लागत शामिल है।
	(च). सीओपीटी पुष्टि करे कि जब आरजीसीटी सीओपीटी को वापिस किया गया है तब आईजीटीपीएल को कोई भुगतान किए जाने की उम्मीद नहीं है।	सीओपीटी ने लाइसेंस करार के खंड सं. 5.1 (ङ) के अनुसार वापसी क्षतिपूर्ति के रूप में ₹0 आईजीटीपीएल को ₹0 7.19 करोड़ की राशि का भुगतान किया था क्योंकि पत्तन ने 2 गैन्ट्री क्रेन ली थीं।
6.	(क). वर्ष 2011-12 में ईंधन लागत में 39.05 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है और तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2012-13 से 2014-15 में क्रमशः 53.83 प्रतिशत, 37.58 प्रतिशत और 6.01 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। सीओपीटी ने किसी भी वर्ष के लिए फार्म 3ख में ईंधन की औसत इकाई लागत और ईंधन के उपभोग के ब्योरे नहीं भेजे थे। अतः सीओपीटी फार्म 3ख में अपेक्षित ब्योरे भेजे।	कुल ईंधन लागतों के ब्योरे फार्म 3ख में दिए गए हैं। विभिन्न उपस्करों द्वारा उपभोग किए गए ईंधन के ब्योरे तत्काल उपलब्ध नहीं हैं।
	(ख). वर्ष 2011-12 के दौरान ईंधन पर किए गए वास्तविक व्यय को ईंधन की वास्तविक इकाई लागत और ईंधन के उपभोग के आधार पर अद्यतन किया जाए और अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानों को उपयुक्ततः समीक्षित किया जाए।	वर्ष 2011-12 के दौरान ईंधन पर किए गए कुल व्यय को अद्यतन किया गया है और भविष्य के लिए पिछले वर्ष से 6 प्रतिशत अधिक परिकल्पित किया गया है।

7.	(क). सभी वर्षों 2009-10 से 2014-15 के लिए फार्म 3ख में प्रतिवेदित वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत का निकर्षित सिल्ट की मात्रा तथा इकाई लागत के ब्योरों से समर्थित नहीं किया गया है। अतः सीओपीटी फार्म 3ख में अपेक्षित ब्योरे भेजे।	<p>वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए निकर्षित सिल्ट की मात्रा और वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत नीचे दी गई है:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)</th><th>निकर्षित सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)</th><th>इकाई लागत (रु० में)</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>58.94</td><td>12.993</td><td>45.36</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>75.09</td><td>15.583</td><td>57.79</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>57.77</td><td>13.075</td><td>44.46</td></tr></table> <p>डीसीआई के साथ हुए अनुरक्षण निकर्षण करार के अनुसार, 2011-12 अवधि के लिए करार राशि रु० 104.40 करोड़ है, जबकि वर्ष के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत केवल रु० 57.77 करोड़ थी, क्योंकि डीसीआई करार को निष्पादित करने के लिए ड्रेजरों की पर्याप्त संख्या उपलब्ध करवाने में असमर्थ था। वर्ष 2011-12 की शेष मात्रा एवं लागत वर्ष 2012-13 के दौरान लागत विवरणों में सुविचारित किए गए हैं।</p>	वर्ष	वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)	निकर्षित सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)	इकाई लागत (रु० में)	2009-10	58.94	12.993	45.36	2010-11	75.09	15.583	57.79	2011-12	57.77	13.075	44.46								
वर्ष	वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)	निकर्षित सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)	इकाई लागत (रु० में)																							
2009-10	58.94	12.993	45.36																							
2010-11	75.09	15.583	57.79																							
2011-12	57.77	13.075	44.46																							
	(ख). वर्ष 2012-13 से 2014 के दौरान निकर्षित किए जाने के लिए अनुमानित सिल्ट की मात्रा को पिछले तीन वर्षों में निकर्षित सिल्ट की वास्तविक मात्रा के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं और विशिष्ट बर्थों तथा सुविधाओं, यदि कोई हों, के लिए अतिरिक्त निकर्षण निकर्षण किए जाने की आवश्यकता है।	<p>वर्ष 2012-13 तथा 2013-14 के लिए डीसीआई के साथ हुए अनुरक्षण निकर्षण करार निम्नवत् हैं:-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)</th><th>निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)</th><th>इकाई लागत (रु० में)</th></tr><tr><td>2012-13</td><td>105.30</td><td>18</td><td>58.50</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>109.80</td><td>18</td><td>61.00</td></tr></table>	वर्ष	अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)	निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)	इकाई लागत (रु० में)	2012-13	105.30	18	58.50	2013-14	109.80	18	61.00												
वर्ष	अनुरक्षण निकर्षण लागत (रु० करोड़ों में)	निकर्षित की जाने वाली सिल्ट की मात्रा (मिलियन घ.मी. में)	इकाई लागत (रु० में)																							
2012-13	105.30	18	58.50																							
2013-14	109.80	18	61.00																							
	(ग). वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण की इकाई लागत की भी वर्ष 2011-12 के दौरान प्रोद्भूत निकर्षण की वास्तविक इकाई लागत के आधार पर समीक्षा की जाए।	<p>वर्ष 2011-12 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक व्यय अद्यतन किया गया है और वर्ष 2013-14 की लागत पर 6 प्रतिशत की वृद्धि वर्ष 2014-15 के लिए परिकल्पित की गई है।</p>																								
8.	पल्लन ने 41.24 प्रतिशत अर्थात् वर्ष 2011-12 में प्रतिवेदित रु० 8.97 करोड़ से वर्ष 2012-13 में रु० 12.67 करोड़ के साथ मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए कोई कारण नहीं भेजे थे। वर्ष 2011-12 के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत को वास्तविकताओं से अद्यतन करें और अगले तीन वर्षों के अनुमानों को ऐसी वास्तविक आंकड़ों, के आधार पर समीक्षा करें, यदि आवश्यक हो।	<p>वर्ष 2011-12 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक व्यय अद्यतन किया गया है और भविष्य के लिए पिछले वर्ष से 6 प्रतिशत अधिक परिकल्पित किया गया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक के वर्षों के लिए मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय में अनुमानित शुष्क गोदीकरण व्यय भी शामिल किया गया है जो निम्नवत् है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० करोड़ में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>शुष्क गोदीकरण व्यय</td><td>7.50</td><td>7.95</td><td>9.00</td></tr></table>	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	शुष्क गोदीकरण व्यय	7.50	7.95	9.00																
विवरण	2012-13	2013-14	2014-15																							
शुष्क गोदीकरण व्यय	7.50	7.95	9.00																							
9.	भंडारों में व्यय का अनुमान लगाने में 115 प्रतिशत की वृद्धि अर्थात् 2011-12 के लिए रु० 2.55 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु० 5.46 करोड़ का पल्लन औचित्य बताए।	<p>वर्ष 2011-12 के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक व्यय को अद्यतन किया गया है और पिछले वर्ष से 6 प्रतिशत अधिक भविष्य के लिए परिकल्पित किया गया है।</p>																								
10.	व्ययों की प्रकृति के आधार पर फार्म 3ख में प्रतिवेदित परिचालन लागत फार्म 3क में प्रतिवेदित गतिविधि वार परिचालन लागत से मेल नहीं खा रहा है। इसी तरह, फार्म-3ख में प्रतिवेदित प्रबंधन उपरिव्यय भी फार्म 3क में प्रतिवेदित उससे मेल नहीं खा रहे हैं। तथापि, फार्म 3ख के अनुसार परिचालन लागत और प्रबंधन उपरिव्ययों का जोड़ फार्म 3क में परिचालन लागत और प्रबंधन उपरिव्ययों के जोड़ से मेल खाता है। यह दिखाई देता है कि यह अन्तर फार्म 3क में प्रबंधन उपरिव्ययों के अधीन वेतन तथा	<p>मिलान विवरण नीचे दिया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० लाखों में)</p> <p>परिचालन लागत :</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वाई - 1</th><th>वाई</th><th>वाई +1</th><th>वाई +2</th><th>वाई +3</th></tr><tr><td>फार्म 3क के अनुसार</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr><tr><td>फार्म 3ख के अनुसार</td><td>22525.80</td><td>22540.91</td><td>34031.34</td><td>31358.17</td><td>33150.64</td></tr><tr><td>अन्तर</td><td>831.99</td><td>828.41</td><td>780.65</td><td>796.03</td><td>813.87</td></tr></table>	विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3	फार्म 3क के अनुसार	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77	फार्म 3ख के अनुसार	22525.80	22540.91	34031.34	31358.17	33150.64	अन्तर	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87
विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3																					
फार्म 3क के अनुसार	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																					
फार्म 3ख के अनुसार	22525.80	22540.91	34031.34	31358.17	33150.64																					
अन्तर	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87																					

	मजदूरी के भाग को शामिल किए जाने की वजह से है। सीओपीटी प्रबंधन उपरिचयों में शामिल वेतनों तथा मजदूरी की राशि को दर्शाते हुए भिन्नताका मिलान करें।	<table><tr><th colspan="6">प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन</th></tr><tr><th>विवरण</th><th>वाई - 1</th><th>वाई</th><th>वाई +1</th><th>वाई +2</th><th>वाई +3</th></tr><tr><td>फार्म 3क के अनुसार</td><td>4031.00</td><td>4550.97</td><td>4816.52</td><td>5105.51</td><td>5411.84</td></tr><tr><td>फार्म 3ख के अनुसार</td><td>3199.01</td><td>3722.56</td><td>4035.87</td><td>4309.48</td><td>4597.97</td></tr><tr><td>अन्तर</td><td>831.99</td><td>828.41</td><td>780.65</td><td>796.03</td><td>813.87</td></tr></table> <p>यह अन्तर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचयों में शामिल वेतनों और मजदूरी की राशि है।</p>	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन						विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3	फार्म 3क के अनुसार	4031.00	4550.97	4816.52	5105.51	5411.84	फार्म 3ख के अनुसार	3199.01	3722.56	4035.87	4309.48	4597.97	अन्तर	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87												
प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन																																												
विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3																																							
फार्म 3क के अनुसार	4031.00	4550.97	4816.52	5105.51	5411.84																																							
फार्म 3ख के अनुसार	3199.01	3722.56	4035.87	4309.48	4597.97																																							
अन्तर	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87																																							
11.	(क). सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण लागत प्रारूप के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेश के अनुसार तैयार किए गए हैं। विभिन्न गतिविधियों के बीच प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय, वित एवं विविध आय और वित एवं विविध व्यय के आबंटन का आधार भी दर्शाएं।	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय और एफ एंड एम व्यय सभी गतिविधियों और उप गतिविधियों में तत्संबंधी प्रत्यक्ष लागतों के आधार पर आबंटित किए गए हैं, जबकि एफ एंड एम आय को प्रत्यक्ष आय के आधार पर आबंटित किए गए हैं।																																										
	(ख). कार्गो प्रहस्तन, पोत संबंधित तथा संपदा गतिविधियों [फार्म 5 क (i), 5 ख (i) और 5 घ] के लिए गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित परिचालन लागत तत्संबंधी गतिविधियों के लिए फार्म 3क में प्रतिवेदित परिचालन लागत से मेल नहीं खाते हैं। सीओपीटी मिलान करे।	<p>गतिविधिवार लागत विवरणों [अर्थात् फार्म 5 क (i), 5 ख (i) और 5 घ] में प्रतिवेदित परिचालन लागतों को फार्म 3 क में प्रतिवेदित परिचालन लागत से मिलान किया गया है जोकि नीचे दिया गया है –</p> <p>(रु० लाखों में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वाई - 1</th><th>वाई</th><th>वाई +1</th><th>वाई +2</th><th>वाई +3</th><th>विवरण</th></tr><tr><td>5 क कार्गो</td><td>5643.10</td><td>5824.44</td><td>6123.66</td><td>7645.66</td><td>7438.22</td><td>7884.51</td></tr><tr><td>5 ख पोत</td><td>9757.36</td><td>12762.99</td><td>11973.15</td><td>21772.39</td><td>19061.34</td><td>20145.92</td></tr><tr><td>5 घ संपदा</td><td>2913.46</td><td>3106.37</td><td>3615.69</td><td>3832.63</td><td>4062.59</td><td>4306.34</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>18313.92</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr><tr><td>3 क</td><td>18313.92</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr></table>	विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3	विवरण	5 क कार्गो	5643.10	5824.44	6123.66	7645.66	7438.22	7884.51	5 ख पोत	9757.36	12762.99	11973.15	21772.39	19061.34	20145.92	5 घ संपदा	2913.46	3106.37	3615.69	3832.63	4062.59	4306.34	जोड़	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77	3 क	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77
विवरण	वाई - 1	वाई	वाई +1	वाई +2	वाई +3	विवरण																																						
5 क कार्गो	5643.10	5824.44	6123.66	7645.66	7438.22	7884.51																																						
5 ख पोत	9757.36	12762.99	11973.15	21772.39	19061.34	20145.92																																						
5 घ संपदा	2913.46	3106.37	3615.69	3832.63	4062.59	4306.34																																						
जोड़	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																																						
3 क	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																																						
	(ग). सीओपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन 'एसपीएम पर घाटशुल्क' उप-गतिविधि के अधीन नियोजित पूंजी और किन्हीं व्ययों (आबंटित प्रबंधन उपरिचयों सहित) पर विचार नहीं किया गया है। सीओपीटी स्पष्ट करे। यदि पत्तन इस उपगतिविधि के लिए किसी लागत पर प्रोद्भूत नहीं कर रहा है तो एसपीएम कार्गो पर घाटशुल्क की लेवी का उपयुक्ततः औचित्य बताएं।	एसपीएम पर सभी पूंजी निवेश मै0 बीपीसीएल-केआर द्वारा किए गए हैं। एसपीएम पर रु0 25/- का घाटशुल्क 11 जून 2003 को पत्तन तथा मै0 बीपीसीएल-केआर के बीच हुए एमओयू के आधार पर निर्धारित किया गया है। इसलिए एसपीएम के घाटशुल्क से संबंधित लागत विवरण में कोई परिचालन लागत नहीं दर्शाई गई है।																																										
	(घ). फार्म 3क (रु0 6462.79 लाख) और फार्म 5क (i) (रु0 6268.03 लाख) में प्रतिवेदित वर्ष 2010-11 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय अन्तर दर्शाता है। सीओपीटी मिलान करे।	फार्म 3क में निर्दिष्ट कार्गो प्रहस्तन आय (रु0 6462.79 लाख) में रु0 194.76 लाख की राशि शामिल है जो मै0 किनशिप (रु0 3.60 लाख) और मै0 ओरिएंटल एक्विज एजेंसीज (रु0 191.16 लाख) से प्राप्त लाइसेंस शुल्क है जबकि इसे कार्गो प्रहस्तन आय (रु0 6268.03 लाख) से अलग रखा गया है और फार्म 5 क में संपदा किरायों के अधीन शामिल किया गया है। इसलिए अन्तर है।																																										
12.	(क). पत्तन ने पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि में अनुसंधान निकर्षण लागत का हिस्सा आबंटित करने का प्रस्ताव किया है। जैसाकि 2007 के प्रशुल्क आदेश में पहले से उल्लेख किया गया है और लागत विवरण प्रारूपों के फार्म 5 में शामिल अनुदेशों के अनुसार, अनुसंधान निकर्षण की लागत को पोत संबंधित गतिविधि अर्थात् पत्तन देयताएं, को निकर्षित सिल्ट की मात्रा के आधार पर पाइलटेंज तथा बर्थ किराये में आबंटित किया जाना है। इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान सीओपीटी द्वारा दिए गए ऐसे संव्यवहार पर विचार करते समय पत्तनको अगले प्रशुल्क संशोधन के समय कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधि के मामले में कच्चे तेल के लिए पृथक लागत विवरण दाखिल करने के लिए पत्तन को विशिष्ट सलाह दी गई थी ताकि बड़े आकार के तेल पोतों के लिए गहरे डुबाव को बनाए रखने की लागत छोटे पोतों पर नहीं डाले गए हैं जिन्हें ऐसी गहराई की आवश्यकता नहीं होती है। तथापि, पत्तन ने प्रदत्त सलाह का	एसपीएम तथा पत्तन बर्थों में प्रहस्तित कच्चे तेल के लिए कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधि के मामले में कच्चे तेल के लिए पृथक लागत विवरण तैयार किए गए हैं और लागत विवरण में शामिल किए गए हैं। मै0 बीपीसीएल-केआर के साथ हुए एमओयू के अनुसार, पत्तन को वर्षभर सीओपीटी में 30 फीट (9.14 मी.) का डुबाव बनाए रखना है क्योंकि एसपीएम में विशेषतः मानसून मौसम के दौरान, पोतों का परिचालन करना मुश्किल होगा। सीओपीटी भी बड़े पार्सल आकार के टैंकर पोतों को व्यवस्थित करने के लिए मै0 बीपीसीएल-केआर के अनुरोध पर वर्षभर सीओपीटी पर 12.5 मी. का डुबाव बनाए हुए है। चूंकि सीओपीटी में आने वाले पोतों से कुल निकर्षण को पुनः समायोजित नहीं किया जा सकता, और कि डुबाव तेल टैंकर पोतों के लिए ही बनाए रखा गया है, अनुसंधान निकर्षण लागत का एक हिस्सा प्रोद्भूत लागत की वसूली के लिए पीओएल कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को आबंटित किया गया है।																																										

	अनुपालन नहीं किया है। पत्तन को दोबारा सलाह दी जाती है कि एसपीएम तथा पत्तन बर्थों पर प्रहस्तित कच्चे तेल के लिए कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधि के मामले में कच्चे तेल के लिए पृथक् लागत विवरण दाखिल करे। आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 में दिए गए कारणों से पिछले प्रशुल्क समीक्षा के दौरान, यह जरूरी नहीं पाया गया था कि अनुरक्षण निकर्षण लागत के हिस्से को पीओएल प्रहस्तन गतिविधि में आबंटित किया जाए। अतः पोत संबंधित गतिविधि के अधीन सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार करते हुए गतिविधि-वार लागत विवरण उपयुक्ततः संशोधित किया जाए।																																																																																																																								
	(ख). उप-गतिविधिवार लागत विवरणों से, यह देखा गया है कि अनुरक्षण निकर्षण लागत (पीओएल गतिविधि को एक भाग आबंटित करने के बाद) को सभी उप-गतिविधियों अर्थात् पत्तन देयताएं, बर्थ किराया और पाइलटेज में समान रूप से आबंटित किया गया है। उप-गतिविधिवार लागत विवरण निकर्षित सिल्ट की मात्रा के आधार पर अनुरक्षण निकर्षण लागत को आबंटित करते हुए उपयुक्ततः संशोधित किया जाए, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है।	पत्तन चैनल रीवर माउथ के लिए खुले हैं और चैनलों में विशेषतः मानसून अवधियों के दौरान सिल्ट फलों की बड़ी मात्रा होगी। इसलिए, चैनलों से निकर्षित सिल्ट की मात्रा बहुत अधिक होगी जब बर्थ बेसिन निकर्षण से तुलना की जाती है। यदि निकर्षण लागत को निकर्षित सिल्ट के आधार पर आबंटित किया जाता है, प्रमुख लागत पाइलटेज द्वारा वहन की जाएगी, जिससे उस गतिविधि के लिए भारी नुकसान होगा और यह व्यवहार्य नहीं होगा। इसलिए, लागतों को सभी पोत संबंधित गतिविधियों में समान रूप से आबंटित किया गया है।																																																																																																																							
13.	प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 के पैरा 10 (ii) (ख)] में सीओपीटी को अगला प्रशुल्क समीक्षा प्रस्ताव दाखिल करते समय प्रासंगिक गतिविधि में तैनात किए गए कर्मचारियों की संख्या के आधार पर सभी गतिविधियों में स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय में प्रभाजन करने की सलाह दी गई थी। जब पत्तन को फरवरी 2010 के प्रशुल्क समीक्षा में इस सुझाव का पालन करने की सलाह दी गई थी तब उसने सूचित किया था कि स्टाफ क्वार्टरों के व्यय का प्रभाजन करना मुश्किल है जैसा उस समय सुझाव दिया गया था, परन्तु जब शामिल की गई ईआरपी प्रणाली कर्मचारियों के आधार पर लागत के प्रभाजन को स्थिर करती है तो अगले प्रशुल्क संशोधन में अनुपालन किया जाएगा। सीओपीटी लागत विवरण में स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय में दिया गया संयवहार इसके मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव में दिया गया है।	स्टाफ क्वार्टरों पर व्यय संपदा किराये शीर्ष के अधीन शामिल किया गया है। यहां उल्लेखनीय है कि क्वार्टरों में रुकने वाले कई स्टाफ अनुसचिवीय श्रेणी से संबंधित हैं जो विभिन्न विभागों में तैनात हैं। पदोन्नति/स्थानांतरण के मामले में, प्रभार एक विभाग से दूसरे विभाग से हो सकता है। इसलिए यह संभव नहीं है कि ठीक प्रकार निर्धारण किया जा सके और कर्मचारियों की संख्या के आधार पर स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय का प्रभाजन किया जा सके। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि स्टाफ क्वार्टरों पर औसत वार्षिक व्यय केवल लगभग ₹ 1 करोड़ है जिसमें से लगभग आधी लागत कर्मचारी लागत है।																																																																																																																							
14.	सीओपीटी वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पेंशन निधि स्थिति और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमान निम्नलिखित प्रारूप में भेजे:-	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानों और वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए पेंशन निधि स्थिति के ब्यारे नीचे दिए गए हैं:-																																																																																																																							
	<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>(i).</td><td>पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(ii).</td><td>पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iii).</td><td>वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iv).</td><td>पेंशन निधि जमाशेष पर प्रोदभूत ब्याज</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>[(i) + (ii) - (iii) + (iv)]</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	(i).	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष							(ii).	पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान							(iii).	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान							(iv).	पेंशन निधि जमाशेष पर प्रोदभूत ब्याज							(v).	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष								[(i) + (ii) - (iii) + (iv)]							<table><tr><th>क्र. सं.</th><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>(i)</td><td>पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष</td><td>21744.00</td><td>23805.00</td><td>26305.00</td><td>28905.00</td><td>31805.00</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>कारपस के लिए अपेक्षित निधि</td><td>43256.00</td><td>111195.00</td><td>113695.00</td><td>116095.00</td><td>118195.00</td></tr><tr><td>(iii)</td><td>पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iv)</td><td>क. विशेष वर्ष पेंशन भुगतानों के लेखा पर</td><td>7224.00</td><td>11193.00</td><td>11864.58</td><td>12576.45</td><td>13331.04</td></tr><tr><td></td><td>ख. पिछली देयताओं के लेखा पर</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>पेंशन के संशोधन की वजह से पेंशन बकायों के लेखा पर</td><td>2400.00</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v)</td><td>अर्जित ब्याज</td><td>2061.00</td><td>2500.00</td><td>2600.00</td><td>2900.00</td><td>3200.00</td></tr><tr><td>(vi)</td><td>वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष</td><td>23805.00</td><td>26305.00</td><td>28905.00</td><td>31805.00</td><td>35005.00</td></tr></table>	क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	(i)	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष	21744.00	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	(ii)	कारपस के लिए अपेक्षित निधि	43256.00	111195.00	113695.00	116095.00	118195.00	(iii)	पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान						(iv)	क. विशेष वर्ष पेंशन भुगतानों के लेखा पर	7224.00	11193.00	11864.58	12576.45	13331.04		ख. पिछली देयताओं के लेखा पर							पेंशन के संशोधन की वजह से पेंशन बकायों के लेखा पर	2400.00					(v)	अर्जित ब्याज	2061.00	2500.00	2600.00	2900.00	3200.00	(vi)	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	35005.00
क्र. सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																																																																																		
(i).	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष																																																																																																																								
(ii).	पेंशन निधि के लिए किया गया वार्षिक अंशदान																																																																																																																								
(iii).	वर्ष के दौरान किए गए पेंशन भुगतान																																																																																																																								
(iv).	पेंशन निधि जमाशेष पर प्रोदभूत ब्याज																																																																																																																								
(v).	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष																																																																																																																								
	[(i) + (ii) - (iii) + (iv)]																																																																																																																								
क्र. सं.	विवरण	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																																																																																			
(i)	पिछले वर्ष की अंतिम तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष	21744.00	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00																																																																																																																			
(ii)	कारपस के लिए अपेक्षित निधि	43256.00	111195.00	113695.00	116095.00	118195.00																																																																																																																			
(iii)	पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान																																																																																																																								
(iv)	क. विशेष वर्ष पेंशन भुगतानों के लेखा पर	7224.00	11193.00	11864.58	12576.45	13331.04																																																																																																																			
	ख. पिछली देयताओं के लेखा पर																																																																																																																								
	पेंशन के संशोधन की वजह से पेंशन बकायों के लेखा पर	2400.00																																																																																																																							
(v)	अर्जित ब्याज	2061.00	2500.00	2600.00	2900.00	3200.00																																																																																																																			
(vi)	वर्ष की आखिरी तारीख को पेंशन निधि में जमाशेष	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	35005.00																																																																																																																			

15.	सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान किए गए वार्षिक पेंशन भुगतान पेंशन निधि से पूरे किए गए हैं और राजस्व लेखा से नहीं।	<p>चूंकि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए एलआईसी द्वारा व्यवस्थित पेंशन निधि न्यास में पर्याप्त राशि नहीं थी, इसलिए पेंशन भुगतान करने के लिए अपेक्षित कुल राशि राजस्व निधि से को राजस्व निधि से पेंशन निधि न्यास में अंतरित किया गया है। वर्षों के दौरान भुगतान किए गए पेंशन की वास्तविक राशि निम्नलिखित है:-</p> <table><tr><td>वर्ष</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>(रु० करोड़ों में)</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr></table>	वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12	(रु० करोड़ों में)	58.20	96.24	96.90																																
वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12																																							
(रु० करोड़ों में)	58.20	96.24	96.90																																							
16.	फार्म 3क दर्शाता है कि वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए एफ एंड एम व्यय के अधीन लेखांकित पेंशन अंशदान क्रमशः रु० 58.20 करोड़ और रु० 96.24 करोड़ है और वर्ष 2011-12 के लिए अंशदान का अनुमान रु० 72.00 करोड़ लगाया गया है। तथापि, फार्म 3ग के अनुसार वर्ष 2011-12 के लिए प्रस्तावित अंशदान रु० 88.22 करोड़ है। सीओपीटी स्पष्ट करे।	विवरण 2011-12 के वास्तविकताओं से अद्यतन किए गए हैं। फार्म 3क और 3ग में निर्दिष्ट पेंशन भुगतान में रु० 24 करोड़ का अन्तर वर्ष 2010-11 के लिए पेंशन संशोधन की वजह से पेंशन भुगतान का बकाया है। यह सूचना 3ग, मद (iv) (ग) में भी दी गई है।																																								
17.	फार्म 3ग में दिए गए ब्योरे दर्शाते हैं कि बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार पेंशन देयता का अनुमान रु० 1350 करोड़ है जबकि पेंशन निधि में उपलब्ध जमाशेष रु० 1086.95 करोड़ की कमी दर्शाते हुए वर्ष 2011-12 के अंत में रु० 263.05 करोड़ होने का अनुमान लगाया गया है। अगले 3 वर्षों के लिए, बीमांकक मूल्यांकन के अनुसार सीओपीटी की पेंशन निधि 2012-13 से 2014-15 के दौरान क्रमशः रु० 1137.00 करोड़, रु० 1161.00 करोड़ और 30 1182.00 करोड़ है जबकि पत्तन द्वारा क्रमशः रु० 95.00 करोड़, रु० 100.00 करोड़ और रु० 110.00 करोड़ के अंशदान का प्रस्ताव किया गया है। सीओपीटी पेंशन निधि को मजबूत बनाने के लिए पत्तन द्वारा उठाए गए कदमों के बारे में बताए और पेंशन निधि में वर्षवार अंशदान का अनुमान लगाने का आधार भी बताए।	फार्म 3ग को 2011-12 के वास्तविक से अद्यतन किया गया है। चूंकि पत्तन भारी वित्तीय संकट के दौर से गुजर रहा है, वर्तमान में पेंशन निधि के लिए कोई वर्षवार अंशदान नहीं दिया गया है।																																								
18.	31 मार्च 2012 के अनुसार बीमांकक मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति अवलोकन के लिए उपलब्ध करवाई जाए। मौजूदा कर्मचारियों के मामले में पेंशन निधि के बीमांकन मूल्यांकन का ब्रेकअप और 31 मार्च 2012 के अनुसार पेंशनरों की संख्या भी भेजे।	31 मार्च 2012 के अनुसार एलआईसी द्वारा तैयार की गई बीमांकन मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति भेजी गई है।																																								
19.	सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए लागत विवरण में वित्त तथा विविध व्यय (एफएमई) शीर्ष के अधीन सुविचारित व्ययों का ब्रेकअप भी भेजे।	<p>एफ एंड एम व्यय का ब्रेक नीचे दिया गया है:-</p> <p>(रु० करोड़ों में)</p> <table><tr><td>विवरण</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>राजस्व की वापसी</td><td>0.01</td><td>0.09</td><td>-</td></tr><tr><td>पेंशन भुगतान</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr><tr><td>कर्मचारी कल्याण निधि</td><td>0.06</td><td>0.06</td><td>0.06</td></tr><tr><td>कर्मचारी सुरक्षा निधि</td><td>0.08</td><td>0.08</td><td>0.08</td></tr><tr><td>अंशदायी पेंशन निधि</td><td>0.21</td><td>0.38</td><td>0.32</td></tr><tr><td>एचबीए - एफबीएफ में अंशदान</td><td>0.02</td><td>0.02</td><td>0.01</td></tr><tr><td>उपदान निधि में अंशदान</td><td>3.61</td><td>10.12</td><td>15.03</td></tr><tr><td>असेवायोग्य महार</td><td>0.56</td><td></td><td>0.92</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>62.75</td><td>106.99</td><td>113.32</td></tr></table>	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	राजस्व की वापसी	0.01	0.09	-	पेंशन भुगतान	58.20	96.24	96.90	कर्मचारी कल्याण निधि	0.06	0.06	0.06	कर्मचारी सुरक्षा निधि	0.08	0.08	0.08	अंशदायी पेंशन निधि	0.21	0.38	0.32	एचबीए - एफबीएफ में अंशदान	0.02	0.02	0.01	उपदान निधि में अंशदान	3.61	10.12	15.03	असेवायोग्य महार	0.56		0.92	जोड़	62.75	106.99	113.32
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12																																							
राजस्व की वापसी	0.01	0.09	-																																							
पेंशन भुगतान	58.20	96.24	96.90																																							
कर्मचारी कल्याण निधि	0.06	0.06	0.06																																							
कर्मचारी सुरक्षा निधि	0.08	0.08	0.08																																							
अंशदायी पेंशन निधि	0.21	0.38	0.32																																							
एचबीए - एफबीएफ में अंशदान	0.02	0.02	0.01																																							
उपदान निधि में अंशदान	3.61	10.12	15.03																																							
असेवायोग्य महार	0.56		0.92																																							
जोड़	62.75	106.99	113.32																																							
20.	जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देश परिकल्पना करते हैं कि राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां पहले अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के लिए उपयोग की जानी चाहिए और अवसंरचना तथा आधुनिकीकरण के लिए पत्तन के पूंजी व्यय को पूरा करने के लिए पांच वर्षों के भीतर कम से कम 50 प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी का उपयोग किया जाना चाहिए। पत्तन सूचित करे कि क्या उसने प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में यथा विनिर्दिष्ट पृथक एस्क्रो खाता व्यवस्थित किया है। पत्तन से यह बताने का भी अनुरोध है कि अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की मौजूदगी और इसके आईसीटीटी को इसके स्थानांतरण के परिप्रेक्ष्य में अधिशेष मैनपावर की मौजूदगी।	चूंकि पत्तन में कोई अतिरिक्त मैनपावर नहीं है, इसलिए कोई पृथक एस्क्रो खाता पत्तन द्वारा व्यवस्थित नहीं किया जा रहा है और मै० आईजीटीपीएल से प्राप्त हुई कुल राजस्व हिस्सेदारी केपिटल परिसंपत्तियों में निवेश की गई है।																																								

21.	एफसी पेरियार से संबंधित विवरण में प्रतिवेदित लागत स्थिति इस अनुमान को बढ़ावा देती है कि फ्लोटिंग क्रैन का उपयोग किया जा रहा है। सीओपीटी पिछले तीन वर्षों के लिए इसके क्षमता तथा उपयोग ब्योरे और अगले तीन वर्षों के लिए उपयोग योजना भेजे। इस मुद्दे को देखें कि क्यों अन्य सेवाएं कम उपयोग किए गए उपस्कर को सब्सिडी देनी चाहिए।	फ्लोटिंग क्रैन पेरियार 1966 में खरीदा गया था और तब से इसकी उम्र 25 साल है, इसलिए यह 1991 तक अपना जीवनकाल पहले ही पूरा कर चुका है। चूंकि यह पुरानी तथा नष्ट होने के करीब है, इसका सामान्यतः पत्तन प्रयोजनों के लिए इस्तेमाल किया जाता है। यह निजी पार्टियों को केवल तभी किराये पर दिया जाता है जब आपात स्थितियां हों और केवल तब जब इसके उपयोग किए जाने की मांग हो।
VI.	नियोजित पूंजी:	
1.	सीओपीटी पुष्टि करे कि परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन बीई/आरई 2011-12 में उल्लिखित योजनाबद्ध व्यय के अनुसार हैं और इस संबंध में सरकार की मंजूरी, जहां कहीं आवश्यक हो, प्राप्त की गई है। यह भी पुष्टि करें कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों के रूप में पूंजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।	यह पुष्टि की गई है कि परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन बीई/आरई 2011-12 में उल्लिखित योजनाबद्ध व्यय के अनुसार हैं और जहां कहीं आवश्यक थी सरकार की मंजूरी ली गई है। यह भी पुष्टि की गई है कि 2012-13 से 2014-15 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों के रूप में पूंजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।
2.	सीओपीटी पुष्टि करे कि क्या केवल वे परिसंपत्तियां पूरी तरह से शुरू की गई हैं और इस्तेमाल में हैं जिन्हें निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है को निवल प्रखंड से अलग रख दिया गया है। यह भी नोट किया जाए कि प्रगतिधीन कार्य को अलग रखा जाना चाहिए।	यह पुष्टि की गई है कि केवल वे परिसंपत्तियां जो पूरी तरह से शुरू की गई हैं और इस्तेमाल में लाई जा रही हैं, को निवल प्रखंड में शामिल किया गया है और परिसंपत्तियां जिनका निपटान किया गया है अथवा बन्द कर दिया गया है को निवल प्रखंड से अलग रखा गया है। प्रगतिधीन कार्य को भी अलग रखा गया है।
3.	फार्म 4-क में प्रेषित ब्योरे के अनुसार रु 66.84 करोड़ और रु 4.20 करोड़ क्रमशः 2011-12 और 2014-15 के दौरान सकल प्रखंड में जोड़े जाने हैं। चूंकि वित्तीय वर्ष 2011-12 पहले ही खत्म हो चुका है, इसलिए लागत विवरण को अनुवर्ती वर्षों के लिए परियोजनाओं में तदनुसूची बदलावों, यदि आवश्यक हो, में तदनुसूची बदलावों के साथ वर्ष 2011-12 में सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों के साथ अद्यतन किया जाए।	लागत विवरण तदनुसूची प्रभारों के साथ वर्ष 2011-12 में सकल प्रखंड में वास्तविक संवर्धनों के अद्यतन किया गया है।
4.	सीओपीटी ने केवल कहा है कि प्रस्तावित पूंजी निवेश अतिरिक्त तथा नए बल्क कार्गो के लिए हैं। फार्म में यथा निर्धारित, ब्योरे जैसे निवेशों की प्रकृति और प्रयोजन, शुरुआत का वर्ष, निवेश की लागत, संभावित क्षमता संवर्धन और (i) प्रचालन लागत में कटौती, (ii) अतिरिक्त यातायात और (iii) प्रचालनात्मक कुशलता में सुधार पर अतिरिक्त निवेश के प्रभाव भी उपलब्ध करवाएं।	यह संवर्धन मुख्यतः पुरानी परिसंपत्तियों के परिवर्तन/रिवेम्पिंग के लिए प्रोद्भूत व्यय हैं। इसलिए यातायात में कोई संवर्धन नहीं किया गया है अथवा परिचालन लागत में कटौती नहीं की गई है अथवा परिचालनात्मक कुशलता में सुधार किया गया है।
5.	निवेशों के लिए जाने से पहले खरीद बनाम किराया निर्णय, यदि कोई हो, के बारे में बताएं।	निवेशों में ध्यान दिए जाने से पहले ऐसी किसी कार्यवाई की जरूरत नहीं थी।
6.	उन रिपोर्टों में शामिल शर्तों के सार के साथ उपर्युक्त उप-पैरा 3 के संदर्भ में निवेश निर्णयों को लेने के लिए परियोजना/व्यवहार्यता रिपोर्टों के ब्योरे अवलोकन के लिए भेजें। यह भी बताएं कि क्या इन प्रस्तावित संवर्धनों का यातायात पर प्रभाव पड़ेगा, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 द्वारा प्रचालन कुशलता में सुधार और इकाई लागत में कटौती पर प्रभाव पड़ेगा। इसके अलावा, परियोजनाओं के योजनावार ब्योरे निम्नलिखित प्रारूप में भेजें।	देय परिसंपत्तियां वर्ष 2014-15 के दौरान ही शुरू और पूंजीकृत की जाएंगी। परिसंपत्तियों की खरीद से संबंधित शुरुआती कार्य वर्ष 2013-14 से ही शुरू होगा।
7.	अचल परिसंपत्तियों पर अनुमानित व्यय के संदर्भ में, सीओपीटी पहले से शुरू की गई विभिन्न परिसंपत्तियों के पूंजी मूल्य के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। इसी तरह, कार्यों के मूल्य को दर्शाते हुए दस्तावेजी साक्ष्य बाद में जोड़े जाने वाली अन्य परिसंपत्तियों की खरीद के लिए की गई कार्यवाई भी भेजें।	परिसंपत्तियां वर्ष 2014-15 के दौरान ही शुरू तथा पूंजीकृत किया जाना देय है। इसलिए वर्तमान में टीएमपी को उपलब्ध करवाने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य उपलब्ध नहीं है।
8.	सीओपीटी यह पुष्टि करे कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष के बही खातों में पूंजीकृत किया जाएगा और समान राशि की परिसंपत्तियां बिल्कुल उसी वर्ष में परिचालन के लिए भौतिक रूप से उपलब्ध होंगी।	यह पुष्टि की गई है कि प्रत्येक वर्ष में सम्पूर्ण प्रस्तावित व्यय परिसंपत्तियों की बहियों में पूंजीकृत किया गया है।

9.	पत्तन प्रमाणित करे कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों में इसके प्रचालन के लिए आईजीटीपीएल को हस्तांतरित की गई परिसंपत्तियां शामिल नहीं थी।	यह पुष्टि की गई है और प्रमाणित किया गया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों में इसके परिचालनों के लिए आईजीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियां शामिल नहीं की गई हैं।								
10.	सीओपीटी आरजीसीटी परिचालन वापिस किए जाने के समय सीओपीटी द्वारा लिए गए परिसंपत्तियों के ब्योरे और नियोजित पूंजी अनुमानों में ऐसी परिसंपत्तियों के संव्यवहार भेजे।	सीओपीटी ने 2 गैन्ट्री क्रेन ली थीं जब आरजीसीटी परिचालन वापिस किए गए थे और इसे कुल राशि रु0 4.26 करोड़ के लिए निपटान किए गए थे।								
11.	वलारपादम में इसके परिचालनों के लिए आईजीटीपीएल को हस्तांतरित परिसंपत्तियों के संदर्भ में लागत विवरण में दिए गए लेखांकन संव्यवहार और संव्यवहार दर्शाएं।	भूमि को छोड़कर कोई भी परिसंपत्ति मै0 आईजीटीपीएल को वलारपादम में इसके परिचालनों के लिए हस्तांतरित नहीं की गई है।								
12.	संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश का खंड 2.7.1 अपेक्षा करता है कि कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास परिकलित किया जाए। परिसंपत्तियों पर मूल्यहास पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर पत्तन द्वारा परिकलन किया गया है। इस संबंध में प्राधिकरण द्वारा दो बार दी गई सलाह, एक बार जनवरी 2007 में प्रशुल्क संशोधन के दौरान और दोबारा फरवरी 2010 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, का अनुपालन नहीं किया गया था। पत्तन को एक बार दोबारा यह सलाह दी जाती है कि वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव में मूल्यहास के परिकलन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करे।	कम्पनी अधिनियम के अनुसार परिकलित मूल्यहास पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के आधार पर स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित मूल्यहास की अपेक्षा अधिक रहेगा। चूंकि पत्तन को स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित कमतर मूल्यहास से भी घाटा हो रहा है, इसलिए लागत विवरणों में भी इसपर विचार किया गया है।								
13.	चूंकि पोत परिवहन मंत्रालय ने आईसीटीटी परियोजना के लिए केपिटल निकर्षण व्यय की पूर्ति करने के लिए गैर-वापसीयोग्य सहायता अनुदान के माध्यम से काफी निधि मंजूर कर चुका है, इसलिए निवेश के ऐसे भाग पर प्रतिलाभ अनुज्ञेय नहीं है। सीओपीटी यह पुष्टि करे कि केपिटल निकर्षण लागत के उस भाग पर किसी प्रतिलाभ का दावा नहीं किया है जिसे सरकार द्वारा निधित किया गया है।	यह पुष्टि की गई है कि पत्तन ने आईसीटीटी परियोजना के लिए केपिटल निकर्षण व्यय को पूरा करने के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा मंजूर किए गए गैर-वापसीयोग्य सहायता अनुदान पर किसी प्रतिलाभ का दावा नहीं किया है।								
14.	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अभिकल्पना क्षमता के संदर्भ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2009-10 से 2014-15 के दौरान क्रमशः 51.80 प्रतिशत, 47.23 प्रतिशत, 49.30 प्रतिशत, 50.85 प्रतिशत, 46.41 प्रतिशत और 47.53 प्रतिशत परिगणित होता है। पत्तन अपने दावे को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार क्षमता उपयोगिता की सीमा तक प्रतिलाभ पर सीमित करे।	पत्तन को 16 प्रतिशत की निवेश पर प्रतिलाभ के बोझ से पहले भी सम्पूर्ण प्रमुख एवं उप गतिविधियों में भारी घाटा हो रहा है। लागत विवरणों में 16 प्रतिशत आरओसीई पर विचार किया गया है, फिर भी पत्तन प्रशुल्कों में किसी वृद्धि की मांग नहीं कर रहा है।								
15.	इस प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के पैरा 12 (xii) (ख) द्वारा सीओपीटी से अनुरोध किया था कि खर्च को कम करने के लिए प्रभावी उपाय किए जाएं और परिसंपत्ति उपयोगिता में सुधार किया जाए, विशेषतः अपने न्यायाधिकार वाली बृहत् परिसंपत्ति का उपयोग करें जिसका पूर्ण क्षमता तक वाणिज्यिक रूप से दोहन किया जा सकता है। इस दिशा में की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	पत्तन ने अगले दो वर्षों, 1 जनवरी 2012 से, के लिए वीडिए की प्रीजिंग, छुट्टी वेतन, एलटीसी, हाउस बिलिंग एडवांस आदि जैसे उपाय किए हैं। भूमि के टेंडर तथा आबंटन द्वारा बृहत् पत्तन भूमि का उपयोग करने के लिए भी कदम उठाए जा रहे हैं।								
16.	आईजीटीपीएल के साथ हुए लाईसेंस करार के खंड 3.8 (ग) (ख) के अनुसार, सीओपीटी से यह अपेक्षा की जाती है कि 14.5 मी. डुबाव वाले पोत के लिए यथा अपेक्षित बर्थों के सामने सामान्य उपयोक्ता पहुंच मार्ग का केपिटल तथा अनुरक्षण निकर्षण करे। एलए की शर्तों के अनुसार आईजीटीपीएल की आईसीटीटी परियोजना के लिए केपिटल निकर्षण के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किए जाने की जरूरत है:-									
	(i). चैनलों/बर्थ को गहरा करने के लिए वर्षवार प्रोद्भूत पूंजी व्यय की वास्तविक राशि दर्शाएं।	चैनलों/बर्थ को गहरा करने के लिए प्रोद्भूत पूंजी व्यय के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <div>(रु0 करोड़ों में)</div> <table><thead><tr><th>वर्ष</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr></thead><tbody><tr><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12				
वर्ष	2009-10	2010-11	2011-12							

		केपिटल निकर्षण लागत	79.28	153.18	34.33
	(ii). चूंकि केपिटल निकर्षण पर निवेश मुख्यतः वालारपादम में कंटेनर टर्मिनल के लिए है, इसलिए सीओपीटी स्पष्ट करे कि क्या वित्तीय बोझ को वालारपादम में बर्था तक सीमित किया गया है अथवा इसे उन सभी पोतों पर भी डालने का प्रस्ताव किया गया है जो वालारपादम सुविधाओं का इस्तेमाल नहीं करते हैं।	वालारपादम में आईसीटीटी परियोजना के लिए कुल केपिटल निकर्षण लागत भारत सरकार से प्राप्त सहायता अनुदान से पूरा किया गया है और मूल्यहास तथा आरओसीई के प्रयोजन के लिए लागत विवरणों में नियोजित पूंजी रूप में विचार नहीं किया गया है।			
	(iii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 महापत्तनों से अपेक्षा करता है कि वे विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो खाते (जो निजी प्रचालक से राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से सृजित हुआ है) में उपलब्ध निधियों का उपयोग करें। इस संदर्भ में, सीओपीटी स्पष्ट करे कि क्यों केपिटल निकर्षण पर व्यय को प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार एस्क्रो खाते से निधियित नहीं किया जा सकता।	2005-06 से 2011-12 तक की अवधि के लिए मै0 आईजीटीपीएल से प्राप्त निवल रॉयल्टी केवल रु0 127 करोड़ है जो अवधि के दौरान पूंजी व्ययों को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया है। चूंकि पृथक एस्क्रो खाता व्यवस्थित नहीं किया गया है और पत्तन पिछले कई सालों से वित्तीय संकट से गुजर रहा है, इसलिए यह आवश्यक था कि वालारपादम में आईसीटीटी परियोजना के कार्यान्वयन के लिए सरकार से सहायता अनुदान समर्थन प्राप्त किया जाए।			
	(iv). इस मामले में सीओपीटी द्वारा खोले गए एस्क्रो खाते के व्ययों के बारे में बताएं।				
17.	सीओपीटी यह दर्शाए कि क्या 2.5 मिलियन टन प्रति वर्ष की प्रारंभिक क्षमता के साथ पशुयवपीन में एलएनजी/एलपीजी टर्मिनल शुरू किया गया है। सीओपीटी यह भी स्पष्ट करे कि क्या लागत विवरण में इस परियोजना के संदर्भ में अतिरिक्त पोत/कार्गो यातायात और उसपर अतिरिक्त आय पर विचार किया गया है। एलपीजी/एलएनजी टर्मिनल से प्राप्त योग्य वार्षिक राजस्व हिस्सेदारी और लागत विवरण में दिया गया संव्यवहार दर्शाएं।	एलएनजी परियोजना वर्ष 2012-13 के मध्य तक शुरू की जाएगी। पोत तथा कार्गो यातायात और एलएनजी पर राजस्व सृजन से संबंधित पर्याप्त आंकड़े/सूचना उपलब्ध नहीं होने की वजह से लागत विवरण में इसपर विचार नहीं किया गया है।			
18.	सीओपीटी मौजूदा क्षमता में संवर्धन और नार्थ कार्गो बर्थ और माटनचेरी घाट के पुनर्निर्माण के समय कुछ उपस्करों को बदलने की वजह से सृजित किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त यातायात दर्शाएं।	केवल बर्था को रिवेम्प किया गया था और कोई भी उपस्कर बदला नहीं गया था अथवा एनसीबी तथा माटनचेरी घाट के पुनर्निर्माण पर क्षमता संवर्धन नहीं किया गया था।			
19.	सीओपीटी वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत परिसंपत्तियों के ब्योरे भेजे। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने किसी सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों की सूची नहीं बनाई थी। वह आधार स्पष्ट करें जिसपर परिसंपत्तियों को व्यवसाय परिसंपत्तियों और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में वर्गीकृत किया गया है। वह आधार भी स्पष्ट करें जिसपर कुछ सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों को व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां माना जाता है और पुष्टि करें कि क्या ऐसा वर्गीकरण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.8 के अनुसार है।	वर्ष 2011-12 के लिए रु0 539.22 करोड़ की कुल सकल परिसंपत्तियों में से, केवल रु0 3.52 करोड़ अर्थात् कुल के 1 प्रतिशत से कम व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों से संबंधित है जिसमें पुराने भवन, क्वार्टर आदि शामिल हैं।			
20.	विभिन्न प्रमुख गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों के बीच नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार स्पष्ट करें। प्रत्येक गतिविधि/उपगतिविधि के साथ चिह्नित परिसंपत्तियों की सूची (श्रेणीवार) भी निर्दिष्ट प्रभाजन के समर्थन में भेजें।	नई ईआरपी कंप्यूटर प्रणाली में, सभी केपिटल परिसंपत्तियां मुख्य एवं उप गतिविधियों से सीधे जुड़ी हुई हैं। इसलिए, विभिन्न मुख्य तथा उप गतिविधियों के बीच नियोजित पूंजी का कोई प्रभाजन नहीं है।			
21.	इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूपों के फार्म 5 क (ii) & (iv), 5 ख (ii) & (iv) और 5 घ (ii) & (iv) के अनुसार मुख्य गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए नियोजित पूंजी विवरण भेजें।				
22.	जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 विनिर्दिष्ट करता है कि अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के बाद निजी प्रचालकों से भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्त योग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में	फार्म सं. 9 को अद्यतन किया गया है।			

	अंतरित किया जाना है और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। फार्म 4क और फार्म 9 में सीओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे एस्करो खाते से निधियित अथवा निधियित किए जाने के लिए प्रस्तावित कोई निवेश नहीं दर्शाता है। यद्यपि फार्म 9 की प्रति प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई है, परन्तु सीओपीटी ने उसमें कई ब्योरे नहीं भरे हैं।	
VII.	कार्य पूंजी:	
	सभी विचाराधीन वर्षों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित कार्य पूंजी नकारात्मक है क्योंकि इन सभी वर्षों पर मौजूदा देयताएं पत्तन द्वारा निर्धारित कार्य पूंजी से अधिक हैं। इन वर्षों के लिए नियोजित पूंजी पर पहुंचने के समय, पत्तन ने नकारात्मक कार्य पूंजी द्वारा निवल प्रखंड को कम किया है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि कार्य पूंजी को शून्य मानते हुए फार्म 4क पर दोबारा कार्य करे।	चूंकि पत्तन प्रशुल्क दरों में किसी वृद्धि की मांग नहीं कर रहा है और कि चूंकि सीएसीपी लेखापरीक्षकों ने नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए नकारात्मक कार्य पूंजी के प्रभाव पर विचार नहीं किया है, इसलिए पत्तन ने लागत विवरणों में नियोजित पूंजी के परिकलन के लिए इसी पद्धति को बनाए रखा है।
VIII.	विविध:	
1.	फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में हालांकि एसबीएम परिचालनों के लिए पाइलटेज शुल्क और पुल बैंक परिचालन संशोधित किए गए थे, परन्तु पत्तन को फरवरी 2010 आदेश के पैरा 12 (xii) (च) (iii) में यथा सूचीबद्ध कई अन्तरालों को संबोधित करते हुए इसकी अगली प्रशुल्क समीक्षा में प्रस्तावित सुविश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए। तथापि, सीओपीटी के मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव ने प्राधिकरण के इस निदेश को संबोधित नहीं किया था। सीओपीटी स्पष्ट करे।	आय (पाइलटेज तथा पुल बैंक) तथा एसपीएम पर व्यय दर्शाते हुए विस्तृत विवरण भेजा गया है। पत्तन किराये पर ली गई टगों की निष्क्रिय क्षमता का पूरी तरह से उपयोग करने के लिए विभिन्न तरीकों से लगातार दोहन कर रहा है।
2.	आईजीटीपीएल ने दावा किया था कि बर्थ किराया प्रभार आईसीटीटी परिचालनों के लिए इसके प्रशुल्क का हिस्सा होना चाहिए क्योंकि बर्थ आईजीटीपीएल द्वारा निर्मित किया गया है। तथापि, सीओपीटी ने लाइसेंस करार के खंड 4.1 (क) और (ख) को उद्धरित करते हुए इस दावे को चुनौती दी थी। इस प्राधिकरण ने अपने पूर्ववर्ती आदेश में सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल को लाइसेंस करार में दिए गए तरीके से उनके बीच के मुद्दों को हल करने की सलाह दी थी। यद्यपि आईसीटीटी परिचालनों के लिए बर्थ किराया सीओपीटी के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित किया गया है, परन्तु यह स्पष्ट किया गया है कि यदि इस संबंध में पत्तन तथा आईजीटीपीएल के बीच हल हो जाता है और यह स्थापित किया जाता है कि बर्थ किराया प्रभार परिचालक द्वारा एकत्र किए जाएं, तब आईजीटीपीएल तथा सीओपीटी दोनों के दरमान में उपयुक्त संशोधन किए जाएंगे। सीओपीटी इस संबंध में प्राधिकरण को विकास कार्यों से अवगत कराए।	लाइसेंस करार में प्रासंगिक खंड (4.1.(ख)) के अनुसार, पत्तन बर्थ किराया प्रभार एकत्रित कर रहा है क्योंकि पहुंच चैनल और बर्थ बेसिन पत्तन द्वारा निकषित तथा अनुरक्षित किए जा रहे हैं। वर्तमान में इस मुद्दे पर कोई विवाद नहीं है।
3.	जनवरी 2007 में प्रशुल्क के संशोधन के दौरान, सीओपीटी को पर्याप्त बीमा कवर लेने और प्रशुल्क निर्धारण में बीमा लागत को शामिल करने की सलाह दी गई थी और पत्तन संपत्तियों को नुकसान का दावा करने के लिए मौजूदा प्रावधान में उपयुक्त संशोधन का प्रस्ताव करने की सलाह दी गई थी। चूंकि पत्तन ने इस सुझाव का पालन नहीं किया था, यह कहते हुए कि बीमा कवर कुछ विशिष्ट परिसंपत्तियों के लिए ही लिया गया है, मौजूदा प्रावधान पत्तन को इस सलाह के साथ 2010 के प्रशुल्क आदेश में जारी रखने की अनुमति दी गई थी कि इस मुद्दे की गहराई से जांच करें और शीघ्र ही आवश्यक कदम उठाएं। मौजूदा प्रस्ताव से यह लगता है कि सीओपीटी द्वारा आज की तारीख तक इस दिशा में कोई सकारात्मक कदम नहीं उठाए गए हैं। पत्तन स्पष्ट करे।	पत्तन प्राधिकरण की सलाह का पूरी तरह से पालन कर रहा है जैसे बीमा मुख्य परिसंपत्तियों और दावों, यदि कोई हों, के लिए लिए गए हैं, जैसे और जब इनका समायोजन किया जाता है।
4.	2010 में किए गए दर संशोधन के समय, सीओपीटी ने 30 दिनों	पत्तन तटीय पोतों को वीआरसी दरों में 40 प्रतिशत की रियायत पहले

	<p>में एक बार से प्रति प्रवेश आधार पर लेवी की मौजूदा इकाई से तटीय पोत के मामले में पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता को संशोधित करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, सीओपीटी ने इकाई दर में कोई तदनुसूची समायोजन नहीं किया था। यह स्वीकार करते हुए कि कुल पोतों में तटीय पोतों की हिस्सेदारी लगभग 50 प्रतिशत है, यह उपयुक्त नहीं पाया गया था कि उपयोगिताओं पर उसके राजस्व प्रभाव की समीक्षा किए बिना तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता को संशोधित किया जाए। तथापि, सीओपीटी को आधार दर में तदनुसूची समायोजनों के साथ तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता में उपयुक्त बदलाव करने का प्रस्ताव किया जाए। यह लगता है कि पत्तन द्वारा वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा में भी इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाए गए हैं। पत्तन स्पष्ट करें।</p>	<p>से ही उपलब्ध करवा रहा है जब विदेशी पोतों की वीआरसी दरों से तुलना की जाती है। चूंकि किए गए प्रयास और पत्तन द्वारा प्रोद्भूत लागतें किसी पोत के प्रत्येक प्रवेश के लिए समान हैं, भले ही यह विदेशी या तटीय हो, पत्तन तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताओं के लिए समान दर का प्रस्ताव करता है, यदि बारंबारता को 'प्रति प्रवेश' में परिवर्तित किया गया है ताकि दर को मानकीकृत किया जा सके और पोतों द्वारा आगमन की संख्या पर ध्यान दिए बिना सभी तटीय पोतों को समान दर का भुगतान करना पड़े। यहां पर यह भी उल्लेख किया गया है कि तटीय पोत के लिए "30 दिनों में एक बार" के भुगतान की मौजूदा बारंबारता तटीय पोत द्वारा उठाया गया अतिरिक्त लाभ है, जो तटीय पोत में एक माह के दौरान बहु प्रवेश था जो पत्तन में केवल 30 दिनों में एक बार आता है।</p>												
5.	<p>आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के पैरा 12 द्वारा सीओपीटी को उसके अगले प्रशुल्क प्रस्ताव को तैयार करते समय प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर बर्थ से किसी अन्य स्थान पर अथवा एक बर्थ से किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरण प्रभार निर्धारित करने की सलाह दी गई थी। वर्तमान में जमा किए गए मसौदा दरमान के अनुसार, स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज शुल्क से जुड़े रहेंगे। पत्तन स्पष्ट करें।</p>	<p>स्थानांतरण गतिविधि पाइलटेज गतिविधि की तरह है, अपेक्षित मैनपावर, टगों तथा लांचों की संख्या, समय आदि पाइलटेज गतिविधि के समान हैं। इसलिए, बर्थ से बर्थ स्थानांतरण के बीच प्रयास और कम दूरी पर विचार करते हुए और तथ्य कि स्थानांतरण की लागत का ठीक प्रकार से परिकलन करना संभव नहीं है, स्थानांतरण दर प्रस्तावित पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत पर निर्धारित की गई है।</p>												
IX.	दरमान:													
1.	<p>मसौदा दरमान में, सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 के पैरा 11 में दिए गए ब्योरे अनुसार कई बदलावों का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित बदलावों के लिए स्पष्टीकरण के साथ मौजूदा तथा प्रस्तावित प्रावधानों के तुलनात्मक विवरण भेजें। वर्ष 2012-13 के लिए ऐसे संशोधनों से प्रोद्भूत होने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व अपेक्षित कार्य पत्रकों के साथ सूचित करें।</p>	<p>ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>सं.</th><th>पैरा 11 में दिए गए ब्योरे अनुसार</th><th>अस्युक्तियां</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i</td><td>आईसीटीटी बर्थ, वालारपादम में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए प्रतिस्पर्धी पोत संबंधित प्रभार शामिल करें।</td><td>सीओपीटी के डी.ओ. पत्र सं. डी.ओ. / एफडी/लागत/दरमान-2011/2012 दिनांक 20.1.2012 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग मेनलाइन पोतों के लिए वीआरसी दरें।</td></tr> <tr> <td>ii</td><td>जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार परिचलालन लागत, आवधिक आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों में वृद्धि किए जाने की वजह से रु0 35,843 प्रति घंटे की मौजूदा दर से बढ़ाकर रु0 46,000 प्रति घंटा किया गया है।</td><td>जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार सीओपीटी के डी.ओ. पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग रखा गया है।</td></tr> <tr> <td>iii</td><td>बर्थ किराया प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड सं. 6.10 के अनुसार मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में परिवर्तित किए गए हैं। समान सुविधाओं तथा सेवाओं के बर्थों को जोड़ा/पुनर्समूहन किया गया है।</td><td>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संभावित प्रोद्भूत राजस्व ठीक प्रकार से प्रोद्भूत नहीं किया जा सकता।</td></tr> </tbody> </table>	सं.	पैरा 11 में दिए गए ब्योरे अनुसार	अस्युक्तियां	i	आईसीटीटी बर्थ, वालारपादम में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए प्रतिस्पर्धी पोत संबंधित प्रभार शामिल करें।	सीओपीटी के डी.ओ. पत्र सं. डी.ओ. / एफडी/लागत/दरमान-2011/2012 दिनांक 20.1.2012 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग मेनलाइन पोतों के लिए वीआरसी दरें।	ii	जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार परिचलालन लागत, आवधिक आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों में वृद्धि किए जाने की वजह से रु0 35,843 प्रति घंटे की मौजूदा दर से बढ़ाकर रु0 46,000 प्रति घंटा किया गया है।	जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार सीओपीटी के डी.ओ. पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग रखा गया है।	iii	बर्थ किराया प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड सं. 6.10 के अनुसार मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में परिवर्तित किए गए हैं। समान सुविधाओं तथा सेवाओं के बर्थों को जोड़ा/पुनर्समूहन किया गया है।	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संभावित प्रोद्भूत राजस्व ठीक प्रकार से प्रोद्भूत नहीं किया जा सकता।
सं.	पैरा 11 में दिए गए ब्योरे अनुसार	अस्युक्तियां												
i	आईसीटीटी बर्थ, वालारपादम में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए प्रतिस्पर्धी पोत संबंधित प्रभार शामिल करें।	सीओपीटी के डी.ओ. पत्र सं. डी.ओ. / एफडी/लागत/दरमान-2011/2012 दिनांक 20.1.2012 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग मेनलाइन पोतों के लिए वीआरसी दरें।												
ii	जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार परिचलालन लागत, आवधिक आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों में वृद्धि किए जाने की वजह से रु0 35,843 प्रति घंटे की मौजूदा दर से बढ़ाकर रु0 46,000 प्रति घंटा किया गया है।	जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार सीओपीटी के डी.ओ. पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 के अनुसार प्रस्तावित दरमान से अलग रखा गया है।												
iii	बर्थ किराया प्रभार टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड सं. 6.10 के अनुसार मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में परिवर्तित किए गए हैं। समान सुविधाओं तथा सेवाओं के बर्थों को जोड़ा/पुनर्समूहन किया गया है।	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संभावित प्रोद्भूत राजस्व ठीक प्रकार से प्रोद्भूत नहीं किया जा सकता।												

		iv	अंतर्राष्ट्रीय क्रूज पोत तथा विदेशी नौसेना पोतों के लिए 24 घंटों हेतु रु0 1,00,000 के सुरक्षा प्रभारों को शामिल करने का प्रस्ताव।	2012-13 के दौरान पत्तन पर लगभग 40 पोत आए थे। इसपर विचार करते हुए, संभावित प्रोद्भूत राजस्व रु0 40,000.00/- है (40 पोत x रु0 1,00,000 प्रति पोत प्रतिदिन)।
2.	इस प्राधिकरण ने शुद्धिपत्र दिनांक 3 सितम्बर 2010 द्वारा इसके सॉफ्टवेयर में इस शर्त को कार्यान्वित करने में पत्तन द्वारा अभिव्यक्त मुश्किल के मद्देनजर अगले उच्चतर रूप में बिल राशि को पूर्णांक करने से संबंधित सामान्य शर्तें तथा निबंधन के अधीन टिप्पणी को हटा दिया गया है। सीओपीटी ने अपने प्रस्तावित दरमान में इस प्रावधान को पुनः शामिल किया है। सीओपीटी स्पष्ट करे।		इस शर्त को संशोधित प्रस्ताव से हटा लिया गया है।	
3.	सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 में वालारपादम में आईसीटीटी बर्थ पर आने वाले मेनलाइन पोतों के लिए विशेष पोत संबंधित प्रभारों का प्रस्ताव किया था। पत्र दिनांक 20 जनवरी 2012 द्वारा सीओपीटी ने टीएएमपी से उक्त प्रस्ताव को वापस लेने का अनुरोध किया था। पत्तन ने यह भी बताया है कि इस मामले में इसने कोलम्बो पत्तन में तत्समय प्रचलित दर के आधार पर जुलाई 2010 यथा शीघ्र विशेष दर घोषित की थी। इस संबंध में, सीओपीटी ने विशेष दरों को घोषित करते हुए जुलाई 2010 में जारी किए गए आदेश की प्रति भेजी थी। इस मामले में प्रचलित तथा विशेष दरों के अनुसार जुलाई 2010 से आज की तारीख तक अर्जित राजस्व भी भेजे।		जुलाई 2010 में जारी किए गए आदेश की प्रति भेजी गई है।	
4.	सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 में बढ़ती प्रचालन लागत, आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों को कवर करने के लिए जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभारों में रु0 35,843/- से रु0 46,000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 द्वारा, सीओपीटी ने टीएएमपी से यह कहते हुए उक्त प्रस्ताव को वापिस लेने का अनुरोध किया था कि इसे अपने प्रयोजन के लिए वर्षभर ड्रेजर लेना होगा और इसे अन्य एजेंसियों को किराये पर देने के लिए कोई क्षमता नहीं होगी। चूंकि ड्रेजर किराये के लिए और उपलब्ध नहीं हो सकता, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, पत्तन अपने दरमान से प्रासंगिक भाग को हटाने पर विचार करे।		जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार प्रस्तावित दरमान से हटा लिए गए हैं।	
5.	(क). मौजूदा दरमान में, बर्थों को बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए निम्नवत् पुनः समूहित किया गया है:- (i). सामान्य कार्गो बर्थ क्यू-1 से क्यू-6 (ii). कंटेनर बर्थ क्यू-7, क्यू-8 और क्यू-9 (iii). ऑयल बर्थ कोचीन ऑयल टर्मिनल, नार्थ टैंकर बर्थ, साउथ टैंकर बर्थ और (iv). नार्थ तथा साउथ कोयला बर्थ उपर्युक्त के अलावा, उर्वरक बर्थ, क्यू10 और नए बीटीपी बर्थों को अन्य पोत/फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची के अधीन शामिल किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, सीओपीटी ने बर्थों को निम्नवत् रूप में पुनःसमूहित किया है:-		पूर्ववर्ती तट क्रेन सामान्य कार्गो बर्थों अर्थात् क्यू 1 से क्यू 6 पर उपलब्ध हैं और कंटेनर कंटेनर बर्थ अर्थात् क्यू 7 से क्यू 9 पर प्रहस्तित किए गए थे। अब सामान्य कार्गो बर्थों में सभी तट क्रेनों को नष्ट कर दिया गया है और कंटेनर बर्थ वालारपादम को मै0 आईजीटीपीएल के विस्थापन पर वापिस कर दिया गया है। इसलिए, सभी बर्थों अर्थात् क्यू 1 से क्यू 9 दोनों इकट्ठे समूहित किए गए हैं और एकल बर्थ किराया दर का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा दरमान में, क्यू 10 और बीटीपी में भी यही बर्थ किराया प्रभार थे। (मद सं. 2. 3.3.1)। चूंकि बीटीपी बर्थ तथा एनसीबी को बिना किसी भारी व्यय के नवीकृत किया गया है, इसलिए उन्हें इकट्ठे समूहित किया गया है और एकल दर का प्रस्ताव किया गया है। आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ एक नया बर्थ है, इसलिए इसके लिए पृथक दर प्रस्तावित की गई है।	

	<p>(i). क्यू 1 से क्यू9</p> <p>(ii). सीओटी, एनटीबी, एसटीबी और एससीबी</p> <p>(iii). क्यू 10, बीटीपी तथा एनसीबी</p> <p>(iv). आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ</p> <p>बर्थों को पुनःसमूहित किए जाने का आधार स्पष्ट करें। अतिरिक्त राजस्व, यदि कोई हो, जो इस पुनःसमूहन की वजह से प्रतिवर्ष सृजित होगा, के बारे में बताएं। दो नए बर्थों, क्यू10 और बीटीपी को शामिल किया गया है। उनके उपयोग के लिए मौजूदा दरों के साथ उसके व्योरो के बारे में बताएं।</p>									
	<p>(ख). उपर्युक्त पुनःसमूहन से पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार उच्चतर अथवा निम्नतर बर्थ किराया प्रभारों की वसूली होगी। पुनःसमूहन पर यह बताया गया है कि बर्थ किराया प्रभार प्रमुख सेवा/सुविधा घटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं के साथ बर्थों का समूहन करते हुए निर्धारित किए जाने चाहिए। पत्तन यह पुष्टि करे कि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थों का पुनःसमूहन उपर्युक्त दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार है।</p>	यह पुष्टि की गई है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित बर्थों का पुनर्समूहन टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार है।								
6.	<p>सीओपीटी ने मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में बर्थ किराया प्रभारों को बदलने का प्रस्ताव किया है। यह देखा गया है कि 15000 जीआरटी तक वाले और सामान्य कार्गो बर्थ क्यू 1 से क्यू 6 में आने वाले पोत पत्तन द्वारा प्रस्तावित नई दरों के अनुसार 28.00 प्रतिशत कम भुगतान करेंगे। 15000 जीआरटी तक वाले और सामान्य कार्गो बर्थों क्यू 7 से क्यू 9, तेल टर्मिनल बर्थों, नार्थ टैंकर बर्थ और साउथ टैंकर बर्थों में आने वाले पोतों को 23.69 प्रतिशत कम भुगतान करना होगा। 15000 जीआरटी तक वाले और साउथ कोयला बर्थ में आने वाले पोतों को 3.52 प्रतिशत कम भुगतान करना होगा जबकि नार्थ कोयला बर्थ में आने वाले इसी तरह के पोतों को 35.90 प्रतिशत अधिक भुगतान करना होगा। 15000 से अधिक जीआरटी वाले पोतों में भी इसी तरह के अन्तर देखे गए हैं। बीटीपी, क्यू 10 और नार्थ कोयला बर्थ के लिए उच्चतम दर प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। सीओपीटी से अनुरोध है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न बर्थों पर आने वाले पोतों पर राजस्व प्रभाव की समीक्षा करें और एकल स्लैब दर का प्रस्ताव करें जिसमें राजस्व तटस्थता हो और कोई भी विशेष क्षेत्र अधिक भुगतान करने के लिए बाध्य न हो। इस संबंध में विश्लेषण गणनाओं के साथ भेजें।</p>	मौजूदा दरमान में, क्यू 10 और बीटीपी में समान बर्थ किराया प्रभार थे। (मद सं. 2.3.3.1)। चूंकि बीटीपी बर्थ और एनसीबी भारी व्यय करते हुए नवीकृत किए गए हैं, इसलिए उन्हें इकट्ठे समूहित किया गया है और एकल दर प्रस्तावित की गई है।								
7.	<p>मौजूदा दरमान के अनुसार, अंतर्देशीय जल बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार अलग-अलग रु0 0.07097 प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर निर्धारित किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, पत्तन ने इस मद को “अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए बर्थ किराया प्रभार” शीर्षक के अधीन इस मद को शामिल किया है और दर को बढ़ाकर रु0 0.1807 प्रति जीआरटी प्रति घंटा किया है। यह वृद्धि 150 प्रतिशत से अधिक परिगणित होती है। सीओपीटी वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए इस संबंध में अनुमानित अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ इस प्रशुल्क मद में प्रस्तावित भारी वृद्धि का औचित्य बताएं।</p>	पत्तन को पिछले वर्षों के दौरान अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों से केवल बहुत ही कम राजस्व प्राप्त हुआ है जबकि बर्थ किराया प्रभार मौजूदा दरमान में निर्धारित किए गए थे। चूंकि कोचीन में कोई लैश बाज नहीं आ रहे हैं और इस कारण भी कि अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों के लिए दर अस्वीकार्य रूप से कम थी, इसलिए दरें लैश बाजों तथा अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों दोनों के लिए यूनिफाइड थीं।								
8.	<p>सीओपीटी ने यह कहते हुए निम्नलिखित कार्गो मदों का हटाने का प्रस्ताव किया है कि पिछले कई वर्षों के दौरान वे पत्तन में प्रहस्तित नहीं किए गए हैं:-</p> <p>(i). पशु, पक्षी, रेपटाइल्स</p> <p>(ii). एसबेसटोस</p>	<p>वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान प्रहस्तित कार्गो की मात्रा नीचे दी गई है:-</p> <p style="text-align: right;">(मात्रा टनों में)</p> <table><tr><th>सं.</th><th>कार्गो विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>1</td><td>पशु, पक्षी तथा स्तनधारी</td><td>-</td><td>-</td></tr></table>	सं.	कार्गो विवरण	2009-10	2010-11	1	पशु, पक्षी तथा स्तनधारी	-	-
सं.	कार्गो विवरण	2009-10	2010-11							
1	पशु, पक्षी तथा स्तनधारी	-	-							

	(iii). कॉयर तथा कॉयर उत्पाद, पटसन तथा पटसन उत्पाद और (iv). कपास तथा कपास वेस्ट 2009-10 की पत्तन की प्रशासनिक रिपोर्ट का अवलोकन करने पर यह देखा गया है कि कपास तथा कपास वेस्ट 2009-10 सहित पिछले दशक भर में प्रहस्तित किए गए हैं। सीओपीटी अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करें।	<table><tr><th></th><th>s</th><th></th><th></th></tr><tr><td>2</td><td>एसबेस्टोस</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>3</td><td>कॉयर तथा कॉयर उत्पाद</td><td>176000</td><td>134000</td></tr><tr><td>4</td><td>जूट तथा जूट उत्पाद</td><td>-</td><td>8000</td></tr><tr><td>5</td><td>कपास तथा कपास वेस्ट</td><td>33000</td><td>40000</td></tr><tr><td>6</td><td>वाजू</td><td>341000</td><td>384000</td></tr><tr><td>7</td><td>फल</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>8</td><td>रेत, पत्थर, ग्रेनाइट, मार्बल</td><td>22000</td><td>-</td></tr></table>		s			2	एसबेस्टोस	-	-	3	कॉयर तथा कॉयर उत्पाद	176000	134000	4	जूट तथा जूट उत्पाद	-	8000	5	कपास तथा कपास वेस्ट	33000	40000	6	वाजू	341000	384000	7	फल	-	-	8	रेत, पत्थर, ग्रेनाइट, मार्बल	22000	-
	s																																	
2	एसबेस्टोस	-	-																															
3	कॉयर तथा कॉयर उत्पाद	176000	134000																															
4	जूट तथा जूट उत्पाद	-	8000																															
5	कपास तथा कपास वेस्ट	33000	40000																															
6	वाजू	341000	384000																															
7	फल	-	-																															
8	रेत, पत्थर, ग्रेनाइट, मार्बल	22000	-																															
9.	मौजूदा दरमान में निर्धारित घाटशुल्क अनुसूची में, पत्तन ने निम्नलिखित कार्यों को पुनःसमूहित करने का प्रस्ताव किया है:- (i). काजू, गिरी तथा फल (ii). निर्माण तथा भवन सामग्री (iii). रेत, पत्थर, ग्रेनाइट और मार्बल को मिलाना इस पुनःसमूहन के कारण भेजें। वर्ष 2012-13 से 2014 के लिए उसपर राजस्व प्रभाव कार्य पत्रकों के साथ भेजें।	उपर्युक्त विवरण से यह स्पष्ट है कि पत्तन ने पिछले वर्षों में इन कार्यों - पशु, पक्षी और स्तनधारी, एसबेस्टोस, फलों आदि का प्रहस्तन नहीं किया है। इसलिए इसे दरमान प्रस्ताव से हटाया गया है। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि कार्यों जैसे काजू, जूट, कपास, भवन सामग्री आदि कंटेनरों में प्रहस्तित किए जाते हैं जहां घाटशुल्क बॉक्स आधार पर लागू है जिसे टीएमपी द्वारा यथा अनुमोदित मै0 आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित तथा प्रभार संग्रहण किया जा रहा है। रेत, पत्थर, ग्रेनाइट तथा मार्बल को आपस में मिलाने के संबंध में, तालिका से यह देखा जा सकता है कि मदों की मात्रा बहुत कम है। इसलिए, इन मदों को 'निर्माण तथा भवन सामग्री' के अधीन समूहित किया गया है और एकसमान दर निर्धारित की गई है।																																
10.	सीओपीटी ने तटीय तथा विदेशी कार्यों के लिए सुरक्षा कार्यों हेतु घाटशुल्क दर रु0 130.55 प्रति मी.ट. और रु0 217.55 प्रति मी.ट. को बढ़ाकर तटीय तथा विदेशी कार्यों के लिए क्रमशः रु0 180/- प्रति मी.ट. और रु0 300 प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव किया गया है। यह वृद्धि अतिरिक्त सुरक्षा उपलब्ध करवाने तथा सुरक्षा उपायों के लिए बताई गई है। इस संबंध में लागत व्ययों के साथ ऐसे कार्यों के हित के लिए उपलब्ध करवाई जाने वाली अतिरिक्त सुरक्षा के व्ययों तथा सुरक्षा उपायों के व्ययों के साथ तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान इस संबंध में वसूल किए जाने वाली अनुमानित आय भेजें।	वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान प्रहस्तित रक्षा कार्यों की मात्रा क्रमशः लगभग 1000 टन, 2000 टन है। यद्यपि प्रहस्तित कार्यों मात्रा के हिसाब से अपर्याप्त है परन्तु कोचीन पत्तन अधिसूचित बर्थ तथा बढ़ाई गई सुरक्षा के साथ ऐसे कार्यों की बर्थिंग और प्रहस्तन में वरीयता देता है। रक्षा कार्यों के प्रहस्तन के लिए पृथक क्षेत्र चिह्नित कि जाना है और अतिरिक्त सुरक्षा तथा रक्षा उपाय जैसे, अग्निशमन, हर समय सुरक्षा, विशेष लाइटिंग आदि इसके लिए उपलब्ध करवाए जाने की जरूरत है और इसलिए एक उच्चतर घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई है। यह भी संभव नहीं है कि इस वृद्धि की वजह से वसूल किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय का ठीक प्रकार से अनुमान लगाया जाए।																																
11.	(क). सीओपीटी का मौजूदा दरमान लाइसेंस आधार पर अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों पर कार्यों के भंडारण के लिए प्रभार निर्धारित करता है। वसूली की इकाई प्रति सप्ताह प्रति वर्ग मी. निर्धारित की गई है। सीओपीटी ने दरों में कमी करने के साथ-साथ स्लैबों में संशोधन करते हुए अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों में मौजूदा भंडारण प्रभारों में संशोधन करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि लाइसेंस आधार पर भूमि के आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क का संशोधन सरकार द्वारा 13 जनवरी 2011 को घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया गया है, इसलिए सीओपीटी भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए इसके संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए। (ख). पत्तन ने अंतरण शैलों और भंडारगृहों में भंडारण प्रभारों के अधीन निर्धारित टिप्पणियों में संशोधनों का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी औचित्य के साथ ऐसे संशोधनों की जरूरत के बारे में बताए।	लाइसेंस आधार पर अंतरण शैलों और भंडारगृहों में कार्यों के भंडारण के लिए प्रभारों का निर्धारण विलंबशुल्क के स्थान पर है और इसलिए लम्बी अवधि के लिए भंडारण को हतोत्साहित करने के लिए प्रगामी स्लैबों में प्रस्ताव किया गया था। विलंबशुल्क आधार पर भंडारण के लिए विकल्प रूप में आबंटन भूमि नीति दिशानिर्देशों के दायरे से परे सुविचारित किया गया है। तथापि, पिछले दो वर्षों के दौरान अनुभव के मद्देनजर, स्लैब फ्लैटर बनाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं और दरें कम की गई हैं। यह विशेष रूप से इस तथ्य के मद्देनजर है कि कार्यों जो कोचीन पत्तन में घाट के भीतर भंडारण सुविधा प्राप्त करते हैं, कृषि क्षेत्र के लिए पीएसयू द्वारा आयातित तैयार उर्वरक हैं।																																
12.	पत्तन ने (i) आयात/निर्यात परिचालन की कार्यवाही के दौरान से इतर घाट बिजली क्रेन और (ii) तट क्रेनों में फिट किए गए पत्तन के ग्रैबों का इस्तेमाल करने हेतु प्रभार का इस्तेमाल करने के लिए मौजूदा दरमान में दरों को हटाने का प्रस्ताव किया गया	घाट क्रेनें नष्ट की गई हैं और वर्तमान में किसी भी घाट में घाट क्रेनें नहीं हैं। इसलिए, दरों को हटाया गया था।																																

	है। दरों को हटाने के कारण इस सेवा से पिछले तीन वर्षों के दौरान अर्जित किए गए राजस्व के साथ भेजी जाए। दरमान से इन खंडों को हटाने के प्रस्ताव की वजह से 2012-13 से 2014-15 के दौरान राजस्व में कमी, यदि कोई हो, परिमाणित करें।	
13.	सीओपीटी ने जांच के लिए कंटेनरों को धरती पर उतारे जाने और पत्तन से भविष्य निकासी के लिए भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनरों के लिए कंटेनरों पर भूमि किराया आधार पर नई प्रशुल्क मद शामिल करने का प्रस्ताव किया है। विभिन्न प्रकार के कंटेनरों अर्थात् खाली, लदे हुए, जोखिमपूर्ण, पोतांतरण आदि के लिए भूमि किराया की मौजूदा अनुसूची दरें निर्धारित करती है। इस अनुसूची के अधीन एक और प्रशुल्क मद शामिल करने की जरूरत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान वसूल किए जाने के लिए अनुमानित अतिरिक्त आय के साथ स्पष्ट करें।	यह प्रस्ताव ऑन व्हील जांच तथा क्यू 7 बैक यार्ड में प्रक्रिया-पूर्व सुविधा पर निकासी के लिए विलिंग्डन पर आइसीटीटी से जाने/आने वाले कंटेनरों के लिए हैं। ऐसे कंटेनर कई बार विस्तृत जांच के लिए धरती पर उतारे जाएंगे अथवा भविष्य तारीख को डिलीवरी के लिए उतारे जाएंगे। चूंकि ऐसे कंटेनर आइसीटीटी पृथक प्रशुल्क अनुसूची से विशिष्ट सेवा के लिए विलिंग्डन द्वीप में आने वाली नई मदें हैं, इसलिए पृथक प्रशुल्क अनुसूची का प्रस्ताव किया गया है।
14.	अग्निशमन के उपयोग के लिए प्रभार रु 490/- प्रति घंटे से बढ़ाकर रु 3000/- करने के प्रस्ताव का लागत व्योरा के साथ औचित्य बताएं। 2012-13 से 2014-15 के दौरान प्रस्तावित दर से सुजित होने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व भी भेजें। सीओपीटी प्रस्तावित नई दर का औचित्य बताते हुए कार्य पत्रक भी जमा करें।	अग्निशमक मूलतः पत्तन प्रयोजनों के लिए ही व्यवस्थित किया गया है। कुछ आपातकालीन स्थितियों में, इसे किराये पर भी दिया जाता है। किराये पर देने की दर प्रोद्भूत संवर्धनात्मक लागत जैसे कर्मचारी लागत, ईंधन लागत, पानी/फोम लागत के आधार पर निर्धारित की गई है।
15.	पत्तन परिसरों में फोटो खींचने अथवा शूटिंग करने के लिए प्रभारों में 100 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। 2012-13 से 2014-15 के दौरान राजस्व पर वार्षिक प्रभाव गणनाओं के साथ बताएं।	फोटो खींचने/फिल्म शूटिंग के लिए उच्चतर दरें इसलिए निर्धारित की गई हैं कि उपयोक्ता चारों ओर ध्यान दें और पत्तन संपत्तियों को कोई नुकसान न पहुंचाएं और सामान्य शांति को भंग न करें। पत्तन को उस क्षेत्र की सफाई के लिए खर्च करना पड़ता है जहां शूटिंग की गई होती है।
16.	पत्तन ने एक महीने की अवधि के लिए दरों को शामिल और 9 महीनों के लिए दर को हटाते हुए वाहनों के लिए मौजूदा टोल प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। इसने टैकरों तथा दो वाहनों सहित पर्यटन वाहनों, लॉरियों के लिए टोल प्रभारों में भी वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। चुनिंदा प्रकार के वाहनों के लिए दरों में वृद्धि करने के पीछे का आधार बताएं। प्रस्तावित वृद्धि पर प्रति वर्ष राजस्व प्रभाव वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए परिमाणित करें और भेजें।	पत्तन सड़कें पत्तन द्वारा भारी निवेश करते हुए अपग्रेड और अनुरक्षित की गई हैं और सड़कों की सामान्य देखभाल करना पत्तन की जिम्मेदारी है। सभी वाहनों के लिए दरों का मानकीकरण किया गया है। सड़क अनुरक्षण, टोल आफिस स्टाफ वेतन, टोल कार्यालय अनुरक्षण आदि के लिए किए गए व्ययों पर विचार करते हुए दरें निर्धारित की गई हैं।
17.	सीओपीटी ने रु 5000 प्रति किलोमीटर अथवा उसका भाग प्रतिवर्ष की दर से टेलीफोन की तारों के लिए मार्गाधिकार प्रभार शुरू करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/11/2008-सीओपीटी दिनांक 16 जून 2010 की ओर आकर्षित किया गया है। उसके पैरा 7(iv) में पत्तन को बीएसएनएल तथा भारती एअरटेल लिमिटेड द्वारा पहले उठाए गए बिन्दुओं की जांच करने और पृथक प्रस्ताव, यदि आवश्यक हो, दाखिल करने की सलाह दी गई थी। तथापि, पत्तन ने आदेश दिनांक 16 जून 2010 में उठाए गए बिन्दुओं को संबोधित किए बिना प्रस्तावित दरमान में इस प्रशुल्क मद के लिए दर शामिल करने हेतु साधारण रूप से प्रस्ताव किया है। सीओपीटी स्पष्ट करें।	पत्तन एक "स्थानीय प्राधिकरण" है और इसलिए उपयुक्त शर्तों के अधीन अनुमति देने का अधिकार सुरक्षित है। टेलीफोन लाइनें पत्तन भूखंडों से गुजर रही हैं जिसके स्वामी और अनुक्षणकर्ता पत्तन हैं। यहां यह भी उल्लेख किया गया है कि बड़ी संख्या में निजी कार्यालय पत्तन भूमि के भीतर कार्य कर रहे हैं और मैं बीएसएनएल तथा भारती एअरटेल लिमिटेड अपने परिचालनों से राजस्व अर्जन कर वाणिज्यिक व्यवसाय कर रहे हैं और वे पत्तन के बारे में कोई विचार अथवा रियायत नहीं दे रहे हैं। इसलिए, पत्तन को यह पूर्ण अधिकार है कि उसकी भूमि के माध्यम से उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से प्रतिलाभ प्राप्त किया जाए।
18.	पत्तन ने पहली बार के लिए रु 10000 प्रति वाहन और प्रत्येक दोहराव के लिए रु 50000 की दर से पत्तन क्षेत्र में किसी व्यक्ति/एजेंट द्वारा किसी प्रकार से बेकार सामग्री के डम्पिंग/निपटन के लिए दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया है। ऐसी लेवी की शुरू किए जाने की जरूरत स्पष्ट करें। कैसे पत्तन पारदर्शी तरीके से दंडात्मक लेवी कार्यान्वित करेगा, स्पष्ट किए जाने की जरूरत है। यदि अतिरिक्त मैनपावर तैनात की जानी है तो उसक व्योरे भेजें। 2012-13 से 2014-15	पत्तन एक प्रतिबंधित क्षेत्र है और इस स्थान पर कई आवासीय मकान, कार्यालय, स्कूल आदि स्थित हैं। पत्तन क्षेत्रों में सीवेज/अन्य प्रकार के बेकार सामान डम्प किए जा रहे हैं। इसलिए इसे हतोत्साहित करने और ऐसी डम्पिंग को रोकने के लिए दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाते हैं और इसे राजस्व का स्रोत नहीं माना गया है। इसलिए, यह संभव नहीं है कि इस प्रभारों की वजह से सृजित होने वाले राजस्व का अनुमान लगाया जा सके।

	के दौरान प्रस्तावित लेवी से सृजित किए जाने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व भी भेजें। प्रस्तावित दरों का औचित्य बताते हुए कार्य पत्रक भेजें।	
19.	‘एसईजेड क्षेत्र में तेल पाइप लाइनों के लिए मार्गाधिकार प्रभार’ शीर्षक के अधीन संपदा किरायों के अधीन नई प्रशुल्क मद पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए रु0 414/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष प्रस्तावित की गई है। चूंकि मार्गाधिकार प्रभारों का निर्धारण भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है, इसलिए सीओपीटी इस संबंध में पृथक प्रस्ताव दाखिल करे।	वालारपादम तथा पुथुवपीन एसईजेड क्षेत्र में वाणिज्यिक पट्टा किराया दोनों स्थानों पर गैर एसईजेड क्षेत्र पर पट्टा किराया लगभग 15 प्रतिशत अधिक है। इसलिए एसईजेड क्षेत्र में तेल पाइपलाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार पत्तन भूमि (अर्थात् रु0 414/- (रु0 360/- में 15 प्रतिशत वृद्धि) पर तेल पाइपलाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों से 15 प्रतिशत अधिक पर प्रस्तावित किया गया है।
20.	प्रस्तावित दरमान में मार्गाधिकार प्रभारों के अधीन निर्धारित टिप्पणी संपदा किरायों के संशोधन से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 4 मई 2010 द्वारा निर्धारित टिप्पणी से भिन्न पाई गई है। सीओपीटी स्पष्ट करे।	डब्ल्यूएलसी पर पहुंचने के लिए क्षेत्र की गणना हेतु प्रस्तावित दरमान में डब्ल्यूएलसी के अधीन सीओपीटी द्वारा निर्धारित टिप्पणी एक है, जिसे किन्हीं उपयोक्ता एजेंसियों अर्थात् पट्टाधारकों से बिना आपत्ति के पिछले छह दशकों के लिए इस पत्तन में अनुसरित किया जा रहा है। पत्तन न्यास पेट्रोलियम नियमों के अनुसार पाइपलाइनें बिछाने की अनुमति दे रहा है जो दो समीपवर्ती पाइप लाइनों के बीच निरीक्षण करने, मरम्मतों, अनुरक्षण आदि के लिए 30 से.मी. का साइड क्लियरेंस आवश्यक है। इस प्रकार बचा हुआ क्षेत्र किसी अन्य प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता अथवा पाइप लाइनें भविष्य में उक्त अपेक्षाओं के साथ अनुपालन किए बिना नहीं बिछाई जा सकती। इसके अलावा, पहले वर्ष से आगे के लिए लगभग रु0 12.15 लाख (पूर्व-संशोधित दर के आधार पर उससे 40 प्रतिशत कम) के लिए राजस्व कटौती में दरमान परिणामों के संशोधन का कार्यान्वयन क्योंकि डब्ल्यूएलसी की गणना करने के लिए क्षेत्र की गणना का मोड क्षेत्र में कटौती करने के परिणामस्वरूप है। कोचीन पत्तन में सभी पाइपलाइन विभिन्न सड़कों के साथ-साथ भूमिगत बिछाए जाते हैं और उनकी जेटिटया लदाई/उतराई विभिन्न स्थानों पर स्थित हैं। अर्थात्, कोचीन पत्तन संयुक्त उपयोक्ता मेनिफोल्ड अथवा मार्गाधिकार कॉरिडोर अथवा सामान्य उपयोक्ता कॉरिडोर मौजूद हैं क्योंकि जेएनपीटी जहां सामान्य उपयोक्ता मेनिफोल्ड तथा मार्गाधिकार कॉरिडोर सुविधाएं उपलब्ध हैं। इसलिए, जेएनपीटी की प्रक्रिया में डब्ल्यूएलसी के लिए क्षेत्र गणना हेतु कोचीन पत्तन न्यास के लिए उसी फार्मूला को अंगीकृत करने के लिए कोई औचित्य/गुंजाइश नहीं है।

8. हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों पर अपने पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा प्रत्युत्तर दिए जाने के समय, सीओपीटी ने सितम्बर 2011 का अपना प्रारंभिक प्रस्ताव संशोधित किया था।

9.1. संशोधित प्रशुल्क प्रस्ताव तथा लागत विवरणों की प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह पाया गया था कि सीओपीटी से प्राप्त सूचना/स्पष्टीकरण विभिन्न मुद्दों पर अपेक्षित थे। तदनुसार, सीओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 16 जुलाई 2012 द्वारा अपेक्षित सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 अगस्त 2012 द्वारा प्रश्नों पर अपने जवाब प्रस्तुत किए थे। सीओपीटी से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों तथा सीओपीटी द्वारा भेजे गए तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
I.	सामान्य:	
1.	फरवरी 2010 में प्रशुल्क की पिछली समीक्षा 2009-10 से 2011-12 के लिए पूर्वानुमानों पर आधारित थी। पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 में सीओपीटी से प्रचलित प्रशुल्क पर निर्णय लिए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए विश्लेषण के साथ फार्म-7 अद्यतन करने के लिए अनुरोध किया गया था। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों के साथ इस तरह की तुलना के लिए, सीओपीटी को सलाह दी गई थी कि वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमानों के विश्लेषण में, पिछले प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित अनुमानित आय उक्त आदेश में स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किया जाए। सीओपीटी ने संशोधित लागत विवरणों के फार्म-7 में इस अपेक्षा का अनुपालन नहीं	पिछले प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 (पैरा सं. 12 (xii) (ज) में अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धि के राजस्व प्रभाव के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- (i). आरजीसीटी में प्रहस्तिर किए जाने की संभावना वाले कार्गो से यातायात तथा आय जब टर्मिनल पत्तन को वापिस किया गया है 11 फरवरी 2011 से 30 जून 2012 अवधि के लिए वेस्टलैण्ड में आरजीसीटी (क्वू 7, 8 और 9) से सृजित आय और प्रहस्तिर यातायात के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

किया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के अनुच्छेद 12 (xii) (ज) में यथा प्रतिवेदित, इस आदेश में कुछ प्रशुल्क मदों में अनुमोदित वृद्धि का राजस्व प्रभाव ब्योरों के अभाव में परिमाणित नहीं किया जा सका था। सीओपीटी से पुनः अनुरोध है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धियों के राजस्व प्रभाव को परिमाणित करने के लिए दोबारा अनुरोध किया जाए और वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए आय अनुमानों को समायोजित करे।

विवरण	पोत संबंधित	कार्गो संबंधित
पोतों की सं.	250	
कुल जीआरटी	3986857	
(₹0 करोड़ों में)		
पत्तन देयताएं	3.99	
पाइटेज	10.92	
बर्थ किराया	3.87	
स्थानांतरण	0.13	
घाटशुल्क		2.60
कंटेनरों पर भूमि किराया		0.05
कुल	18.91	2.65

(ii). संशोधित मैनिंग मान के कार्यान्वयन के कारण संभव कर्मचारी लागत में कटौती

पिछले बिपारटाइट वेज निगोशिएटिंग कमेटी (बीडब्ल्यूएनसी) के अनुसार, 19 अप्रैल 2006 को राष्ट्रीय औद्योगिक अधिकरण द्वारा यथा निर्णीत मैनिंग मान की कटौती कार्यान्वित की गई थी, परन्तु यूनियनों द्वारा उठाई गई आपत्तियों के कारण कार्यान्वयन में समर्थ नहीं थी।

इसलिए संशोधित मैनिंग मान के गैर-कार्यान्वयन के कारण कर्मचारी लागत में कोई कटौती नहीं है।

(iii). अगले 3 वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा किए जाने वाले लागत नियंत्रण उपायों का प्रभाव

कई वर्षों से पत्तन के समक्ष पेश भारी वित्तीय विषमताओं की वजह से, पत्तन केवल उन परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के लिए अतिरिक्त ध्यान रख रहा है जो पत्तन के दैनिक परिचालनों के लिए आवश्यक हैं। राजस्व व्यय के मामले में, इसका 95 प्रतिशत से अधिक अनियंत्रणीय लागत है जैसे कर्मचारी संबंधित लागत और निकर्षण लागत। अभी भी पत्तन परिचालन लागत को सीमित करने का प्रयास कर रहा है जहां कहीं संभव है और पत्तन के दिन-प्रतिदिन के परिचालनों को प्रभावित किए गए जैसे समयोपरि भुगतान के मामले में। 2009-10 से 2011-12 के दौरान किए गए समयोपरि भुगतान के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

(₹0 करोड़ों में)	
वर्ष	समयोपरि
2007-08	5.04
2008-09	6.41
2009-10	3.47
2010-11	3.35
2011-12	4.34 *

* - मजदूरी संशोधन की वजह से।

(iv). मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों में रियायत वापिस लेने का वित्तीय प्रभाव

यहां उल्लेखनीय है कि सीओपीटी तथा आईजीटीपीएल के बीच लाइसेंस करार के खंड 4.2 में निम्नलिखित कहा गया है:- ?
 'पक्ष सहमत हैं कि, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन सहित लागू कानून के अधीन, प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी होने के साथ-साथ अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर पोतांतरण केन्द्र और क्षेत्र में प्रमुख प्रतिस्पर्धी पत्तन हैं। इस प्रयोजन के लिए, पत्तन प्रभागों/टर्मिनल प्रभागों के संबंध में प्रशुल्क का निर्धारण करने के लिए निर्धारण/अनुमति करने से पहले होगा।'

तदनुसार, कोलम्बो पत्तन की दरों के बराबर रियायती पोत संबंधित प्रभाग पत्तन में आने वाले मेनलाइन कंटेनर पोतों को आकर्षित करने के लिए कार्यान्वित किया गया था। मौजूदा प्रशुल्क यातायात को बनाए रखने के लिए और नया पोत यातायात आकर्षित करने के लिए विदेशी फीडर कंटेनर को पोतों को रियायतें विस्तारित नहीं की गई थीं। इसलिए पत्तन पर कोई वित्तीय प्रभाव नहीं पड़ा।

(iv). बर्थ किराये में युक्तिकरण का सही प्रभाव

चूंकि पूर्व-संशोधित छह स्लैबों और संशोधित तीन स्लैबों के अधीन बर्थ किराये की तुलना करने में समय लगेगा, इसलिए अर्जित बर्थ किराया आय दर्शाते हुए तुलनात्मक विवरण और 2009-10 से 2011-12 के दौरान बर्थ किराया आय में वृद्धि के कारण नीचे दिए गए हैं:-

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
बर्थ किराया (रु० करोड़ों में)	15.16	18.54	21.19
प्रवेश हुए पोत (सं.)	1278	1256	1382
पोतों का आकार (जीआरटी)	2123994 9	2145433 0	2423840 1
बर्थिंग घंटे	81995	110710	165784
यूएस एस दर भिन्नता	डा. 44.76 से डा. 50.50	डा. 43.90 से डा. 47.49	डा. 43.87 से डा. 55.42

(vi). शुष्क गोदी क्षेत्र में शुरू किए गए प्रशुल्क के संशोधन की वजह से अतिरिक्त राजस्व

वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए डाकयार्ड परिचालनों से सृजित राजस्व नीचे दिया गया है -

(रु० लाखों में)

विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
शुष्क गोदी आय	40.10	39.27	0.00 *

* चूंकि वर्ष 2011-12 में आउटसोर्सिंग के लिए कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं थी, इसलिए वर्ष 2011-12 के दौरान कोई आय सृजित नहीं की गई थी।

(vii). यथामूल्य आदि की बजाय रक्षा सामानों के लिए घाटशुल्क दर मोटर साइकलों के लिए पृथक घाटशुल्क, यथामूल्य की बजाय विशिष्ट घाटशुल्क दरें आदि।

	<p>घाटशुल्क दरों के मानकीकरण तथा साधारणीकरण से सृजित आय बहुत कम है।</p> <p>(viii). अंतरण भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर आबंटित किए जाने के लिए भूमि के लेखा पर राजस्व विवीक्षा</p> <p>2009-10 से 2011-12 के लिए लाइसेंस आधार पर भूमि के आबंटन से सृजित राजस्व नीचे दिया गया है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु० करोड़ों में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>घाट के भीतर लाइसेंस</td><td>2.36</td><td>2.80</td><td>3.11</td></tr></table> <p>(ix). नेहरू शताब्दी</p> <p>चूंकि किराये पर लेने के प्रयोजन के लिए कोई पृथक् क्षमता नहीं है, इसलिए पत्तन और अधिक नेहरू शताब्दी की सेवाएं किराये पर देने की स्थिति में नहीं हैं। यह केवल पत्तन प्रयोजनों के लिए उपयोग किया जाता है। इसलिए पत्तन ने टीएएमपी से दरमान से किराया दरों को वापिस लेने का अनुरोध किया था।</p> <p>(x). विविध प्रभार जैसे घाट प्रवेश पास जारी करना, टोल प्रभार आदि।</p> <p>विविध प्रभारों से सृजित आय केवल बहुत कम है और 2009-10 से 2011-12 तक तीन वर्षों के लिए ब्योरे नीचे दिए गए हैं-</p> <p style="text-align: right;">(रु० करोड़ों में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>टोल प्रभार</td><td>1.44</td><td>2.00</td><td>1.61</td></tr><tr><td>घाट प्रवेश शुल्क</td><td>0.10</td><td>0.34</td><td>0.44</td></tr></table> <p>टोल प्रभारों में कमी भारी वाहनों की संख्या में कटौती और आरजीसीटी से आईसीटीटी वालारपादम तक कंटेनर प्रचालनों के विस्थापन की वजह से कार्यालय है।</p> <p>उपर्युक्त से यह देखा जा सकता है कि उपर्युक्त की वजह से पत्तन पर कोई विचारणीय राजस्व प्रभाव नहीं है।</p>	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	घाट के भीतर लाइसेंस	2.36	2.80	3.11	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	टोल प्रभार	1.44	2.00	1.61	घाट प्रवेश शुल्क	0.10	0.34	0.44																								
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12																																										
घाट के भीतर लाइसेंस	2.36	2.80	3.11																																										
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12																																										
टोल प्रभार	1.44	2.00	1.61																																										
घाट प्रवेश शुल्क	0.10	0.34	0.44																																										
2.	<p>हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 में सीओपीटी से 2009-10 से 2011-12 के दौरान दी गई रियायतों/छूटों के ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। जवाब में पत्तन ने कहा था कि उसने पत्तन देयताओं, पाइलटेंज, बर्थ किराया, क्रूज पोतों आदि में 20 प्रतिशत से 60 प्रतिशत तक विभिन्न रियायतें दी हैं। सीओपीटी पूर्ण रूप में प्रदत्त वर्ष वार रियायतों के राजस्व प्रभाव परिमाणित करे और भेजे तथा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क के उच्चतर स्तर पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक आय पर पहुंचने के लिए।</p> <p>प्रदत्त विभिन्न रियायतों के वित्तीय प्रभाव नीचे दिए गए हैं-</p> <p style="text-align: right;">(रु० करोड़ों में)</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>अधिकतम स्तर पर प्राप्तियोग्य आय</th><th>रियायती दर पर प्राप्त आय</th><th>राजस्व प्रभाव</th></tr><tr><td>2009-10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>मेनलाइन</td><td>3.42</td><td>1.14</td><td>2.28</td></tr><tr><td>फीडर</td><td>41.63</td><td>29.14</td><td>12.49</td></tr><tr><td>2010-11</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>मेनलाइन</td><td>8.06</td><td>3.22</td><td>4.83</td></tr><tr><td>फीडर r</td><td>60.32</td><td>42.22</td><td>18.10</td></tr><tr><td>2011-12</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>मेनलाइन</td><td>12.49</td><td>1.78</td><td>10.71</td></tr><tr><td>फीडर r</td><td>53.08</td><td>37.15</td><td>15.92</td></tr><tr><td>क्रूज:</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	वर्ष	अधिकतम स्तर पर प्राप्तियोग्य आय	रियायती दर पर प्राप्त आय	राजस्व प्रभाव	2009-10				मेनलाइन	3.42	1.14	2.28	फीडर	41.63	29.14	12.49	2010-11				मेनलाइन	8.06	3.22	4.83	फीडर r	60.32	42.22	18.10	2011-12				मेनलाइन	12.49	1.78	10.71	फीडर r	53.08	37.15	15.92	क्रूज:			
वर्ष	अधिकतम स्तर पर प्राप्तियोग्य आय	रियायती दर पर प्राप्त आय	राजस्व प्रभाव																																										
2009-10																																													
मेनलाइन	3.42	1.14	2.28																																										
फीडर	41.63	29.14	12.49																																										
2010-11																																													
मेनलाइन	8.06	3.22	4.83																																										
फीडर r	60.32	42.22	18.10																																										
2011-12																																													
मेनलाइन	12.49	1.78	10.71																																										
फीडर r	53.08	37.15	15.92																																										
क्रूज:																																													

		<table><tr><td>30000 जीआरटी तक 30000 जीआरटी से अधिक</td><td>2.33 16.09</td><td>1.87 11.26</td><td>0.47 4.83</td></tr></table>	30000 जीआरटी तक 30000 जीआरटी से अधिक	2.33 16.09	1.87 11.26	0.47 4.83
30000 जीआरटी तक 30000 जीआरटी से अधिक	2.33 16.09	1.87 11.26	0.47 4.83			
3.	<p>सीओपीटी ने बताया है कि आरजीसीटी में क्यू 7 बैकअप क्षेत्र का एक हिस्सा आईसीटीटी से/को एक्जिम कंटेनरों के लिए प्रक्रिया-पूर्व सुविधा के रूप में उपयोग किया गया है। प्रक्रिया-पूर्व सुविधा के लिए तदर्थ दरों के निर्धारण के लिए सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव में, सीओपीटी ने बताया है कि लागत आधारित प्रस्ताव प्रशुल्क के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्ताव के साथ दाखिल किया जाएगा। अब, सीओपीटी ने बताया है कि आरजीसीटी पर आईसीटीटी परिचालन से/को एक्जिम कंटेनरों को प्रक्रिया-पूर्व सुविधा द्वारा अर्जित न्यूनतम आय को 'कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभार' (अन्य आय) शीर्ष के अधीन शामिल किया गया है। सीओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 18 जून 2012 द्वारा अनुमोदित दरों को तर्कसंगत ठहराने के लिए आय, लागत और नियोजित पूंजी के प्रक्रिया-पूर्व सुविधा के लिए पृथक उप-गतिविधि लागत विवरण भेजे।</p>	<p>प्री-स्टेज एरिया 21.2.2011 को शुरू किया गया था, प्रस्टीज आपरेशन के लिए उपलब्ध क्षेत्र 10,000 वर्ग मी. है। क्यू 7 बर्थ के बैकअप क्षेत्र में प्रक्रिया-पूर्व सुविधा में 4 गतिविधियां शामिल हैं:-</p> <p>(i). कंटेनरों की ऑन-हील निरीक्षण और कंटेनरों की निकासी</p> <p>(ii). विस्तृत जांच के बाद अनुवर्ती निकासी के लिए सुविधा में आने वाले कंटेनरों का भंडारण।</p> <p>(iii). भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनरों का लिफ्ट ऑन और लिफ्ट ऑफ</p> <p>(iv). डिलीवरी या निर्यात के लिए निकासी किए जाने तक कंटेनरों के लिए प्रशीतन सुविधा।</p> <p>गतिविधि में ट्रक-प्रवेश प्रक्रिया, दस्तावेज, अनुवीक्षण, सेवाओं का लेखांकन तथा बिलिंग शामिल हैं। वर्ष 2011-12 के लिए प्रत्येक गतिविधि हेतु आय और व्यय विवरण नीचे दिए गए हैं :-</p> <p>I. लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन प्रभार</p> <p>2011-12 के दौरान अर्जित आय - ₹0 57,65,012</p> <p>व्यय :</p> <p>रीच स्टेकर परिचालन और मेन्ट</p> <p>₹0 1,50,00,000</p> <p>(कर्मचारी लागत, आर एंड एम, ईंधन, भंडार आदि सहित)</p> <p>मूल्यहास (₹0 9940193 / 8 वर्ष)</p> <p>₹0 12,45,524</p> <p>जोड़</p> <p>₹0 1,62,45,524</p> <p>घाटा</p> <p>₹0 1,04,80,512</p> <p>II. प्रशीतन</p> <p>2011-12 के दौरान अर्जित आय ₹0 17,41,097</p> <p>प्रोद्भूत व्यय मुख्यतः बिजली प्रभारों और वेतन तथा प्रशीतन प्वाइंट्स के बिजली प्रचालक के व्यय से संबंधित अन्य कर्मचारी हैं।</p> <p>III. भूमि किराया</p> <p>2011-12 के दौरान अर्जित आय ₹0 68,07,115</p> <p>क्षेत्र सुव्यवस्थित है और प्रोद्भूत व्यय भंडारण क्षेत्र के रखरखाव तथा अनुरक्षण के लिए प्रोद्भूत लागत है।</p>				
4.	<p>विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, अद्यतन फार्म - 8 में भी, सीओपीटी ने गतिविधिवार मैनपावर तैनाती और उसकी लागत के ब्योरे नहीं भेजे हैं। इसने केवल तैनात की गई कुल मैनपावर और उसकी लागत को दोहराया है। इसके अलावा, सीओपीटी ने बताया है कि पत्तन पर कोई अधिशेष मैनपावर नहीं है। प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के अनुच्छेद 12 (vii) (छ) में यथा प्रतिवेदित, सीओपीटी ने अनुमान लगाया था कि 318 कर्मचारी अधिशेष होंगे जब आईजीटीपीएल अपने प्रचालनों को आईसीटीटी को स्थानांतरित करेगा और तदनुसार वर्ष 2010-11 और 2011-12 के लिए ₹0 1113 लाख और ₹0 1312.5 लाख पर अधिशेष मैनपावर की लागत का अनुमान</p>	<p>मैनपावर की गतिविधिवार ब्योरे फार्म 8 में भेजे गए हैं। ये प्रत्यक्ष कर्मचारी हैं जो प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि से जुड़े हैं और अप्रत्यक्ष कर्मचारी जो विभिन्न गतिविधियों/उपगतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं। आईजीटीपीएल द्वारा 11-2-2011 में आईसीटीटी, वालारपादम को कंटेनर टर्मिनल परिचालनों के विस्थापन के परिणामस्वरूप 31-3-2011 में पत्तन को वापिस भेजे गए कर्मचारियों की संख्या 302 है। यह बताया गया है कि इस प्रकार वापिस की गई मैनपावर उनके मूल विभागों एवं अन्य विभागों जहां कहीं मैनपावर की कमी थी, में दोबारा तैनात की गई थी। इसलिए इन कर्मचारियों की कर्मचारी लागत</p>				

	लगाया है। बताया गया है कि आईजीटीपीएल ने अपने प्रचालन आईसीटीटी को फरवरी 2011 में स्थानांतरित किए थे। आईजीटीपीएल द्वारा आईसीटीटी को कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के विस्थापन के परिणामस्वरूप पत्तन को वापिस भेजे गए मैनपावर के ब्योरे भेजें। सीओपीटी यह भी स्पष्ट करे कि कैसे इन कर्मचारियों से संबंधित मैनपावर लागत लागत विवरणों में संव्यवहारित किए गए हैं।	गतिविधियों/उपगतिविधियों के लागत विवरणों में शामिल की गई है जहां वे तैनात किए गए हैं।								
5.	लागत विवरण प्रारूपों का फार्म-9 पत्तन से अपेक्षा करता है कि बीओटी प्रचालकों से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति से सृजित किए जाने वाले एस्करो खाते से संचयन/निकासी के ब्योरे भेजे। सीओपीटी द्वारा प्रेषित फार्म-9 में वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पूरी तरह से आईजीटीपीएल से प्राप्ति योग्य अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी शामिल नहीं की गई है। सीओपीटी ने केवल यही कहा है कि वह राजस्व हिस्सेदारी के रूप में 33.3 प्रतिशत प्राप्त करेगा।	<p>यह एक बार दोबारा दोहराया गया है कि पिछले वर्षों में पत्तन के सामने पेश आई वित्तीय संकट स्थिति के कारण, पत्तन द्वारा पृथक एस्करो खाता व्यवस्थित करना संभव नहीं हो पाया था।</p> <p>टीएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों और प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 में राजस्व हिस्सेदारी के संव्यवहार के लिए टीएमपी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के अनुसार, 2009-10 से 2014-15 के दौरान मै0 आईजीटीपीएल से प्राप्त/प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत 'कार्गो संबंधित गतिविधि' में आय रूप में माना गया है और कुल राजस्व हिस्सेदारी का 25 प्रतिशत पत्तन देयताओं, पाइलटेंज, और 'पोत संबंधित गतिविधि' के अधीन बर्त किराया और 'निकर्षण व्ययों' से कटौती में बराबर बराबर विभाजित किया गया है। राजस्व हिस्सेदारी का शेषजमा पत्तन के सामान्य आरक्षित निधि में बनाए रखा गया है। वर्ष 2012-13 से 2012-15 के लिए आईजीटीपीएल से प्राप्तयोग्य अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी नीचे दी गई है:-</p> <p style="text-align: right;">(रु0 करोड़ों में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>राजस्व हिस्सेदारी</td><td>85.03</td><td>102.72</td><td>123.26</td></tr></table> <p>(पत्तन ने अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी परिकलन के लिए विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं)।</p>	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	राजस्व हिस्सेदारी	85.03	102.72	123.26
विवरण	2012-13	2013-14	2014-15							
राजस्व हिस्सेदारी	85.03	102.72	123.26							
6.	पत्तन क्षेत्र में बिजली वितरण के लिए केरल राज्य बिजली बोर्ड के लाइसेंसधारी के रूप में सीओपीटी के मामले में, पत्तन से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि बाहरी लोगों को बिजली आपूर्ति से संबंधित राजस्व, व्यय, उपरिव्यय प्रमारों तथा प्रासंगिक निवल प्रखंड पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव से अलग रखे गए हैं। पत्तन से वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों के साथ विधिवत् मिलान करते हुए अलग से ऐसे राजस्व, व्ययों आदि के ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुरोध का अनुपालन करने की बजाय सीओपीटी ने अब कहा है कि बिजली वितरण से संबंधित निवल प्रखंड और आय, व्यय लागत विवरणों में शामिल किए गए हैं। चूंकि पिछले प्रशुल्क संशोधनों में इस मामले में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण किया जाना है, इसलिए सीओपीटी आवश्यकताओं के अनुसार लागत विवरणों पर दोबारा कार्य करे।	टीएमपी द्वारा यथा निदेशित, बिजली वितरण व्यवसाय से संबंधित आय, व्यय और नियोजित पूंजी को संपदा गतिविधि के लागत विवरण से हटा दिया गया है।								
7.	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित बिजली आपूर्ति के लिए राजस्व तथा लागत विवरणों के समेकित सार की प्रतियों के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें:-	लागत विवरण टीएमपी के निदेशों आधार पर संशोधित किया गया है।								
	(क). आय तथा व्यय प्रासंगिक वर्षों के वास्तविक आंकड़ों से मिलान नहीं किए गए हैं। सीओपीटी मिलान करे।									
	(ख). वर्ष 2011-12 के लिए सार विवरण वास्तविक आंकड़ों से अद्यतन नहीं किया गया है। सीओपीटी अद्यतन करे।									
	(ग). विवरणों में बिजली आपूर्ति के लिए प्रासंगिक निवल प्रखंड									

	और सकल प्रखंड के ब्योरे नहीं दिए गए हैं जब मूल्यहास 2009-10 से 2011-12 के दौरान क्रमशः ₹ 140.40 लाख, ₹ 156.12 लाख और ₹ 163.33 लाख पर सुविचारित किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, बिजली गतिविधि से संबंधित निवल प्रखंड सीओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरों के आधार पर नियोजित पूंजी से अलग रखा गया था। सीओपीटी से दोबारा अनुरोध है कि अपेक्षित ब्योरे भेजें।																																											
	(घ). गतिविधि/उप-गतिविधि जिसके अधीन राजस्व और व्यय की प्रत्येक मद, मूल्यहास तथा बिजली की आपूर्ति की सेवा के लिए नियोजित पूंजी को लागत विवरण में दर्शाएं।																																											
8.	सीओपीटी ने जवाब दिया है कि रक्षा तथा क्रूज पोतों के लिए सुरक्षा प्रभारों से आय को पोत संबंधित आय शीर्ष के अधीन अन्य आय के रूप में शामिल किया गया है और उपर्युक्त गतिविधियों के लिए प्रोद्भूत व्यय उप गतिविधियों की लागत में शामिल किए गए हैं। पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण का अवलोकन कोई अन्य आय नहीं दर्शाता है। इसके अलावा, रक्षा तथा क्रूज पोतों के लिए सुरक्षा प्रभारों में कोई उपगतिविधि विवरण नहीं दिया गया है। अतः सीओपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध है कि यह पुष्टि और दर्शाएं कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में सुविचारित आय, व्यय/उपरिव्यय और परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए रक्षा तथा क्रूज पोतों के लिए सुरक्षा प्रभारों हेतु प्रस्ताव में दिए गए अनुमानों पर विचार किया गया है।	<div>रक्षा तथा क्रूज पोत के लिए सुरक्षा प्रभारों से आय को 'पोत संबंधित गतिविधि' शीर्ष के अधीन अलग से दर्शाया गया है। वर्ष 2011-12 में उपर्युक्त गतिविधि के लिए प्रोद्भूत व्यय प्रति पोत प्रति दिन ₹ 101,168/- होता है और इसे पत्तन देयताओं की उप गतिविधि, पाइलटेज तथा बर्थ किराये में बराबर-बराबर आबंटित किया गया है। व्ययों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-</div> <div>क. कर्मचारी लागत</div> <table><tr><th>सीआईएसएफ कार्मिक</th><th>कुल सं.</th><th>दैनिक वेतन</th><th>सर्वेक्षण प्रभार (9.47%)</th><th>कुल दैनिक वेतन</th><th>जोड़</th></tr><tr><td>सहायक कमांडेंट</td><td>1</td><td>1724</td><td>163</td><td>1887</td><td>1887</td></tr><tr><td>इंस्पेक्टर</td><td>2</td><td>1635</td><td>155</td><td>1790</td><td>3580</td></tr><tr><td>सब इंस्पेक्टर</td><td>8</td><td>1568</td><td>148</td><td>1716</td><td>13730</td></tr><tr><td>हैड कांस्टेबल</td><td>1</td><td>947</td><td>90</td><td>1037</td><td>1037</td></tr><tr><td>कांस्टेबल</td><td>44</td><td>930</td><td>88</td><td>1019</td><td>44814</td></tr><tr><td colspan="5">जोड़</td><td>65048</td></tr></table> <div>ख. मरीन पट्रोलिंग के लिए बोट हेतु ईंधन लागत उपभोग (35 लिटर प्रति घंटा X 24 घंटे X ₹ 43 प्रति लिटर) जोड़ 36120 101168</div>	सीआईएसएफ कार्मिक	कुल सं.	दैनिक वेतन	सर्वेक्षण प्रभार (9.47%)	कुल दैनिक वेतन	जोड़	सहायक कमांडेंट	1	1724	163	1887	1887	इंस्पेक्टर	2	1635	155	1790	3580	सब इंस्पेक्टर	8	1568	148	1716	13730	हैड कांस्टेबल	1	947	90	1037	1037	कांस्टेबल	44	930	88	1019	44814	जोड़					65048
सीआईएसएफ कार्मिक	कुल सं.	दैनिक वेतन	सर्वेक्षण प्रभार (9.47%)	कुल दैनिक वेतन	जोड़																																							
सहायक कमांडेंट	1	1724	163	1887	1887																																							
इंस्पेक्टर	2	1635	155	1790	3580																																							
सब इंस्पेक्टर	8	1568	148	1716	13730																																							
हैड कांस्टेबल	1	947	90	1037	1037																																							
कांस्टेबल	44	930	88	1019	44814																																							
जोड़					65048																																							
9.	समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण, सीओपीटी के पत्र दिनांक 16 जून 2012 के अनुबंध-IV द्वारा संपदा तथा रेलवे गतिविधियां अतिरिक्त, अधूरा है क्योंकि इसमें नियोजित पूंजी के तत्व, अनुमतियोग्य आरओसीडी, निवल अधिशेष/घाटा और मौजूदा प्रशुल्क की अपेक्षित औसत प्रतिशत बढ़ोतरी/कटौती आदि नहीं दी गई है।	समग्र पत्तन के लिए समेकित लागत विवरण, संपदा और रेलवे गतिविधियों को छोड़कर, को प्राधिकरण द्वारा मांगे गए ब्योरे शामिल करते हुए अद्यतन किए गए हैं और भेजे गए हैं।																																										
10.	सीओपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि 3 वर्षों के प्रशुल्क चक्र के दौरान शुरू की जाने वाली पीपीपी परियोजनाओं का यातायात/वित्तीय प्रभाव लागत विवरणों में खाते में लिया गया है। तथापि, सीओपीटी ने यह पुष्टि की है कि यातायात/वित्तीय प्रभाव लागत विवरणों में शामिल नहीं किए गए हैं। सीओपीटी से पुनः अनुरोध है कि 2012-13 से 2014-15 तक 3 वर्षों के प्रशुल्क चक्र में पीपीपी परियोजनाओं को शुरू करने की वजह से पत्तन पर वित्तीय प्रभावों पर विचार करें।	प्रमुख पीपीपी परियोजनाएं जैसे एमयूएलटी, क्यू 8 और क्यू 9 पर सामान्य कार्गो बर्थ, जलयान मरम्मत सुविधा आदि आज तक अवार्ड नहीं की गई हैं और अपेक्षित निर्माण अवधि करार किए जाने की तारीख से न्यूनतम दो वर्ष हैं। इसलिए इन परियोजनाओं का भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन इस प्रशुल्क निर्धारण के दौरान सुविचारित नहीं किए गए हैं। केवल पीपीपी परियोजना जिसे 2012-13 से 2014-15 के दौरान शुरू होने की संभावना है, पुथुवयपीन में पेट्रोनेट एलएनजी टर्मिनल है। टर्मिनल का ट्रायल रन वर्ष 2012-13 के दौरान देय है और टर्मिनल प्रचालन के अप्रैल 2013 में होने की उम्मीद है। टर्मिनल में आने की संभावना वाले पोत यातायात और प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाले कार्गो यातायात के ब्योरे एलएनजी टर्मिनल के शुरू होने के बाद ही उपलब्ध करवाए जाएंगे।																																										
11.	उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियां, जैसे और जब प्राप्त हुई, पत्तन को अभ्युक्तियों के लिए अग्रप्रेषित की गई हैं। पत्तन यह सुनिश्चित करे कि इसने उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त सभी टिप्पणियों के लिए इस प्राधिकरण को अपनी अभ्युक्तियां भेजी हैं।	यह सुनिश्चित किया गया है कि उपयोक्ता संगठनों के जैसे और जब प्राप्त टिप्पणियों का विस्तार से जवाब दिया गया है और टीएमपी को अग्रप्रेषित की गई है।																																										
II.	क्षमता उपयोग:																																											

	सीओपीटी ने 2009-10 के लिए 26.06 मिलियन टन, 2010-11 तथा 2011-12 के प्रत्येक वर्ष के लिए 28.48 मी.ट., 2012-13 के लिए 33.48 मी.ट. और 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 37.58 मी.ट. की दर से कंटेनरयुक्त कार्गो को छोड़कर पत्तन की क्षमता डिजाइन की गई है। तथापि, पत्तन ने सभी वर्षों के लिए क्षमता के उपयोग के अधीन विस्तृत कारण नहीं भेजे हैं जो 60 प्रतिशत से कम हैं।	पत्तन विभिन्न रियायतें तथा छूट प्रदान करते हुए पत्तन में आने के लिए पोतों को आकर्षित करने का हरसंभव प्रयास कर रहा है। पत्तन में उपलब्ध सुविधाओं तथा सेवाओं के विज्ञापन के लिए और पत्तन को विभिन्न भावी ग्राहकों से परिचित होने के लिए देश के कई हिस्सों में नियमित व्यापार बैठकें आयोजित कर रहा है। पत्तन में हर समय सिक्योरिटी, सुरक्षा, बिजली तथा पानी उपलब्ध करवाए जाते हैं। पत्तन द्वारा सभी प्रयास किए जाने के बावजूद, हिंटरलैंड मांग तथा आपूर्ति की कमी की वजह से क्षमता का कम उपयोग हो रहा है। सीओपीटी में सामान्यतः प्रहस्तित किया जाने वाला मुख्य कार्गो औद्योगिक कार्गो है। सीओपीटी पुरानी पीढ़ी का पत्तन है जहां भारी लागत जैसे ज्यादा कर्मचारी और पेंशनर लागत, अनुरक्षण निकर्षण लागत आदि हैं जबकि समीपवर्ती नई पीढ़ी के पोतों में कम कर्मचारी संबंधित लागत है और व्यावहारिक रूप से 'शून्य' अनुरक्षण निकर्षण लागत है। तथ्य हैं कि हिंटरलैंड में इंडस्ट्रीज की कमी है, पत्तन अन्य क्षेत्रों के हिंटरलैंड पर निर्भर कर रहा है जहां स्थापित पत्तन पहले से कार्य कर रहे हैं, और कि आय तथा व्यय में असंतुलन होने की वजह से प्रतिस्पर्धी पड़ोसी पत्तनों से तुलना किए जाने पर सीओपीटी का प्रशुल्क अधिक है और यह सब पत्तन क्षमता का उपयोग होने की वजह से है।																												
III.	यातायात:																													
1.	सीओपीटी ने पुष्टि की है कि यातायात पूर्वानुमान 12वीं पंचवर्षीय योजना में दिए गए पूर्वानुमानों के अनुसार हैं। तथापि, सीओपीटी ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए (कंटेनर यातायात को छोड़कर) क्रमशः 17.42 मी.ट., 19.44 मी.ट. और 21.09 मी.ट. के स्थान पर क्रमशः 17.03 मी.ट., 17.44 मी.ट. और 17.86 मी.ट. का अनुमान लगाया है। सीओपीटी 12वीं पंचवर्षीय योजना के यातायात अनुमानों के बीच भारी अंतर के कारण और दो वर्षों 2013-14 तथा 2014-15 के प्रशुल्क प्रस्ताव स्पष्ट करे।	अन्तर पीओएल के अनुमान में था क्योंकि मै0 बीपीसीएल - केआर ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कार्गो अनुमान 14 मी.मी.ट. लगाया था। फार्म 2क में दिए गए पूर्वानुमानों को टीएमपी के निदेशानुसार सही किया गया है जो 12वीं पंचवर्षीय योजना में दिखाए गए अनुसार है।																												
2.	पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014 के तीन वर्षों के लिए यातायात अनुमान अपनी व्यवसाय योजना के अनुसार नहीं भेजे हैं।	वर्ष 2012-13 तथा 2014-15 के लिए मै0 ट्रांसकेअर द्वारा जमा की गई रिपोर्ट के अनुसार मार्च 2007 की व्यवसाय योजना के अनुसार यातायात पूर्वानुमान निम्नलिखित हैं - <div>(मी.मी.ट. में)<table><tr><th>विवरण</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>लिविड बल्क</td><td>12.59</td><td>12.66</td><td>12.73</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क</td><td>2.20</td><td>2.49</td><td>2.73</td></tr><tr><td>ब्रेक बल्क</td><td>0.40</td><td>0.44</td><td>0.48</td></tr><tr><td>एलएनजी</td><td>3.01</td><td>3.33</td><td>3.68</td></tr><tr><td>एलपीजी</td><td>0.60</td><td>0.60</td><td>0.60</td></tr><tr><td>जोड़</td><td>18.80</td><td>19.52</td><td>20.22</td></tr></table></div>	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	लिविड बल्क	12.59	12.66	12.73	शुष्क बल्क	2.20	2.49	2.73	ब्रेक बल्क	0.40	0.44	0.48	एलएनजी	3.01	3.33	3.68	एलपीजी	0.60	0.60	0.60	जोड़	18.80	19.52	20.22
विवरण	2012-13	2013-14	2014-15																											
लिविड बल्क	12.59	12.66	12.73																											
शुष्क बल्क	2.20	2.49	2.73																											
ब्रेक बल्क	0.40	0.44	0.48																											
एलएनजी	3.01	3.33	3.68																											
एलपीजी	0.60	0.60	0.60																											
जोड़	18.80	19.52	20.22																											
3.	सीओपीटी ने सूचित किया है कि माटनचेरी घाट का क्यू-4 बर्थ जून 2010 के दौरान शुरू किया गया था और इस बर्थ को लिविड कार्गो टर्मिनल में बदला जा रहा है। सीओपीटी सूचित करे कि क्या कोई कार्गो वर्तमान में वहां पर प्रहस्तित किया जा रहा है और यदि हां तो वसूल किया गया राजस्व और इस संबंध में किया गया व्यय भेजें।	माटनचेरी घाट के क्यू 4 बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो तथा अर्जित राजस्व के ब्योरे नीचे दिए गए हैं - <table><tr><th>विवरण</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>प्रहस्तित मात्रा (टनों में)</td><td>32996</td><td>36020</td></tr><tr><td>अर्जित घाटशुल्क (रु0 लाखों में)</td><td>29.04</td><td>22.64</td></tr></table> कार्गो के प्रहस्तन के लिए इन वर्षों के लिए प्रोद्भूत लागत कार्गो संबंधित प्रभारों के लागत विवरण में शामिल की गई है।	विवरण	2010-11	2011-12	प्रहस्तित मात्रा (टनों में)	32996	36020	अर्जित घाटशुल्क (रु0 लाखों में)	29.04	22.64																			
विवरण	2010-11	2011-12																												
प्रहस्तित मात्रा (टनों में)	32996	36020																												
अर्जित घाटशुल्क (रु0 लाखों में)	29.04	22.64																												
4.	हालांकि 2011-12 के दौरान प्रहस्तित तटीय तथा विदेशी कार्गो के ब्योरे दर्शाने वाला विवरण भेजा गया है, परन्तु लागत विवरण (फार्म 2) में, सीओपीटी ने यह कहते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कुल अनुमानित कार्गो थ्रपट में विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो की	टीएमपी निदेश के अनुसार, 2012-13 से 2014-15 के दौरान तटीय तथा विदेशी कार्गो के ब्योरे फार्म 2क में अद्यतन किए गए हैं।																												

	हिस्सेदारी के बारे में नहीं बताया है कि कार्गो यातायात में उतार-चढ़ावों की वजह से विदेशी तथा तटीय कार्गो का ठीक-ठीक ब्रेकअप का अनुमान लगाना संभव नहीं है। पिछले तीन वर्षों के दौरान कुल यातायात में तटीय यातायात की औसत हिस्सेदारी के आधार पर, सीओपीटी को अगले तीन वर्षों के लिए फार्म 2क में प्रतिवेदित प्रत्येक कार्गो समूह के लिए अपेक्षित व्योरे भेजने की सलाह दी जाती है। यह सूचना तटीय कार्गो को उपलब्ध रियायतों को लेखा में विधिवत लेने के लिए अनुमानित आय पर पहुंचने के लिए जरूरी है।																	
5.	यद्यपि वर्ष 2011-12 के लिए जीआरटी-वार पोतों के व्योरे दर्शाने वाला विवरण लागत विवरण (फार्म 2क) में भेजा गया है, परन्तु सीओपीटी ने यह कहते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित पोतों की संख्या का ब्रेकअप नहीं भेजा है कि ऐसा पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 से संबंधित इसी तरह के आंकड़ों पर विचार करते हुए सीओपीटी 2012-13 से 2014-15 के दौरान आने की संभावना वाले पोतों के ब्रेकअप का अनुमान लगाए।	टीएएमपी निदेश के अनुसार, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान जीआरटी-वार तटीय तथा विदेशी पोतों के व्योरे फार्म 2क में अद्यतन किए गए हैं।																
6.	पत्तन से 2009-10 से 2011-12 के दौरान आए और 2012-13 से 2014-15 के दौरान आने की संभावना वाले पोतों के समूहवार कुल जीआरटी घटक भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुबंध-XI में, पत्तन ने केवल 2011-12 के लिए पोतों की संख्या और औसत बर्थिंग घंटे ही भेजे हैं। चूंकि पोत संबंधित आय पर पहुंचने के लिए पोतों का कुल जीआरटी आधार बनता है, इसलिए सीओपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध है कि मांगे गए व्योरे भेजे।	वर्ष 2011-12 के दौरान आए पोतों के समूहवार कुल जीआरटी घटक के व्योरे दर्शाने वाले विवरण अद्यतन किए गए हैं और भेजे गए हैं।																
IV.	आय अनुमान:																	
1.	सीओपीटी से मौजूदा दरमान में अनुमानित यातायात और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए दरमान में निर्धारित प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए प्रस्तावित दरमान के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने इस अनुरोध का अनुपालन किए जाने की बजाय यह कहा है कि एक वर्ष के दौरान प्रहस्तिता तथा सृजित राजस्व का मिलान नहीं नहीं किया जा सकता क्योंकि कुछ प्रशुल्क मदों के लिए बाद में बिलिंग की जाती है। यह संतोषजनक जवाब नहीं है। हालांकि प्रहस्तिता यातायात और अर्जित राजस्व का एक-एक मिलान संभव नहीं हो सकता, परन्तु यह संभव हो सकता है कि आय अनुमानों की प्रथम दृष्टया सटीकता सुनिश्चित करने के लिए मुख्य प्रशुल्क मदों के अधीन प्रत्येक कार्गो समूह के लिए पिछले वर्ष अर्थात् 2011-12 के दौरान हुई औसत आय के आधार पर भविष्य वर्षों के लिए आय का अनुमान लगाया जा सके। अतः पत्तन से एक बार दोबारा अनुरोध है कि अपेक्षित परिकलन भेजे।	टीएएमपी द्वारा यथा निदेशित, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कार्गो आय पूर्वानुमान अर्जित वास्तविक आय और वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहस्तिता कार्गो की वास्तविक मात्रा के आधार पर लगाए गए हैं। तदनुसार फार्म 2ख संशोधित किया गया है।																
2.	0.30 मी.ट. के वास्तविक थ्रुपुट के लिए 2011-12 में कोयला प्रहस्तिता से घाटशुल्क आय रु 1.90 लाख बताई गई है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कोयला प्रहस्तिता से अनुमानित घाटशुल्क आय 0.39 मी.ट., 0.42 मी.ट. और 0.44 मी.ट. के अनुमानित थ्रुपुट पर क्रमशः रु 21.56 लाख, रु 23.24 लाख और रु 24.64 लाख का अनुमान लगाया गया है। आय के लिए थ्रुपुट का अनुपात 2011-12 और अगले तीन वर्षों के लिए आंकड़ों से सही मेल नहीं खाता है। सीओपीटी गणनाओं की स्थिति स्पष्ट करे।	वर्ष 2012-13, 2013-14 तथा 2014-15 के दौरान प्रहस्तिता कार्गो की मात्रा क्रमशः 0.39, 0.42 और 0.44 मि.मी.ट. है जो 12वीं पंचवर्षीय योजना पर आधारित है। इन वर्षों के लिए अनुमानित आय नीचे दी गई है:- <table><tr><th>विवरण</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>प्रहस्तिता मात्रा (एमएमटी)</td><td>0.39</td><td>0.42</td><td>0.44</td></tr><tr><td>दरमान के अनुसार घाटशुल्क दर (एफ) (रु)</td><td>56</td><td>56</td><td>56</td></tr><tr><td>अनुमानित आय (रु लाखों में)</td><td>21.56</td><td>23.24</td><td>24.64</td></tr></table> वर्ष 2011-12 के लिए प्रहस्तिता कोयला तथा सृजित राजस्व की मात्रा के बीच अन्तर का कारण हमारे पिछले पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा पहले ही टीएएमपी को भेजा जा चुका है।	विवरण	2012-13	2013-14	2014-15	प्रहस्तिता मात्रा (एमएमटी)	0.39	0.42	0.44	दरमान के अनुसार घाटशुल्क दर (एफ) (रु)	56	56	56	अनुमानित आय (रु लाखों में)	21.56	23.24	24.64
विवरण	2012-13	2013-14	2014-15															
प्रहस्तिता मात्रा (एमएमटी)	0.39	0.42	0.44															
दरमान के अनुसार घाटशुल्क दर (एफ) (रु)	56	56	56															
अनुमानित आय (रु लाखों में)	21.56	23.24	24.64															
3.	2011-12 में प्रहस्तिता वास्तविक उर्वरक रु 4.27 करोड़ का घाटशुल्क सृजित करते हुए 0.56 मी.ट. था। 2012-13 के दौरान प्रहस्तिता किए जाने के लिए अनुमानित घटक क्रमशः रु 4.52 करोड़, रु 4.52	वर्ष 2011-12 के दौरान कार्गो मिश्रण तथा उर्वरक प्रहस्तिता से अर्जित राजस्व नीचे दिया गया है -																

	करोड़ और ₹ 4.66 करोड़ की आय के साथ 0.76 मी.ट., 0.76 मी.ट. और 0.79 मी.ट. पर रखा गया है। आय में थ्रुपुट का अनुपात 2011-12 और उन अगले तीन वर्षों के लिए आंकड़ों से सही तुलनीय नहीं है। सीओपीटी गणनाओं की स्थिति स्पष्ट करें।	<table><tr><th>कार्गो मिश्रण</th><th>कार्गो प्रकार</th><th>टन</th><th>दर</th><th>घाटशुल्क (₹)</th></tr><tr><td>विदेशी एमओपी</td><td>एफ एफ</td><td>59000</td><td>57.00</td><td>3363000</td></tr><tr><td>यूरिया</td><td>एफ एफ</td><td>56396</td><td>57.00</td><td>3214572</td></tr><tr><td>राक फास्फेट</td><td>आरएम</td><td>144887</td><td>57.00</td><td>8258559</td></tr><tr><td>सल्फर</td><td>आरएम</td><td>170514</td><td>62.00</td><td>10571868</td></tr><tr><td>लिविड अमोनिया</td><td>आरएम</td><td>22549</td><td>119.00</td><td>2683331</td></tr><tr><td>फास्फोरिक एसिड</td><td>आरएम</td><td>99995</td><td>109.20</td><td>10919454</td></tr><tr><td>जोड़ तटीय सल्फरिक एसिड</td><td>आरएम</td><td>553341</td><td></td><td>39010784</td></tr><tr><td></td><td></td><td>9000</td><td>54.60</td><td>491400</td></tr><tr><td>जोड़</td><td></td><td>562341</td><td></td><td>39502184</td></tr></table>	कार्गो मिश्रण	कार्गो प्रकार	टन	दर	घाटशुल्क (₹)	विदेशी एमओपी	एफ एफ	59000	57.00	3363000	यूरिया	एफ एफ	56396	57.00	3214572	राक फास्फेट	आरएम	144887	57.00	8258559	सल्फर	आरएम	170514	62.00	10571868	लिविड अमोनिया	आरएम	22549	119.00	2683331	फास्फोरिक एसिड	आरएम	99995	109.20	10919454	जोड़ तटीय सल्फरिक एसिड	आरएम	553341		39010784			9000	54.60	491400	जोड़		562341		39502184	<p>वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कार्गो आय अनुमान वर्ष 201-12 के दौरान प्रहस्तित कार्गो की वास्तविक तथा अर्जित वास्तविक आय के आधार पर लगाया गया था। राजस्व में भिन्नताएं कार्गो मिश्रण में भिन्नता की वजह से हैं क्योंकि कुछ कार्गो की दरें कार्गो की अन्य मदों की दरों की तुलना में अधिक हैं। वर्ष 2011-12 के लिए सूचित राजस्व और प्रहस्तित कार्गो की मात्रा के बीच अन्तर का कारण हमारे पिछले पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा टीएमपी को पहले ही बताया जा चुका है।</p>
कार्गो मिश्रण	कार्गो प्रकार	टन	दर	घाटशुल्क (₹)																																																	
विदेशी एमओपी	एफ एफ	59000	57.00	3363000																																																	
यूरिया	एफ एफ	56396	57.00	3214572																																																	
राक फास्फेट	आरएम	144887	57.00	8258559																																																	
सल्फर	आरएम	170514	62.00	10571868																																																	
लिविड अमोनिया	आरएम	22549	119.00	2683331																																																	
फास्फोरिक एसिड	आरएम	99995	109.20	10919454																																																	
जोड़ तटीय सल्फरिक एसिड	आरएम	553341		39010784																																																	
		9000	54.60	491400																																																	
जोड़		562341		39502184																																																	
4.	(क). 2010-11 में प्रहस्तित अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गो ₹ 653.16 लाख का घाटशुल्क और ₹ 354.22 लाख के विलंबशुल्क/भंडारण प्रभार/लाइसेंस शुल्क/पाइलट किराये सृजित करते हुए 0.69 मी.ट. था। वर्ष 2011-12 में, हालांकि प्रहस्तित मात्रा 0.77 मी.ट. थी जो 2010-11 के यातायात से अधिक है, परन्तु लागत विवरण में प्रतिवेदित घाटशुल्क तथा लागत विलंबशुल्क आय क्रमशः ₹ 3.88 करोड़ और ₹ 1.44 करोड़ है। मात्रा में वृद्धि होने के बावजूद वर्ष 2011-12 में अन्य कार्गो से कम घाटशुल्क तथा विलंबशुल्क आय के कारण स्पष्ट करें।	(क) एवं (ख). यह देखा जा सकता है कि जब हम प्रहस्तित कार्गो और 2009-10 से 2011-12 के लिए अर्जित राजस्व से तुलना करते हैं, अर्जित राजस्व में भिन्नता है जब प्रहस्तित कार्गो की मात्रा से तुलना की जाती है। यह कार्गो मिश्रण तथा घाटशुल्क दरों में भिन्नताओं की वजह से है। जब वर्ष 2012-13 से 2014-15 के कार्गो अनुमानों की वर्ष 2011-12 से तुलना की जाती है, यह देखा जा सकता है कि अर्जित राजस्व तथा प्रहस्तित कार्गो में संतुलन है। चूंकि विलंबशुल्क एक दंडात्मक प्रभार है, इसलिए आय जो इससे अर्जित की जा सकती है, इसलिए ठीक प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता।																																																			
	(ख). इसके अलावा, 2012-13 से 2014-15 के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित अन्य कार्गो ₹ 17.03 करोड़, ₹ 20.34 करोड़ और ₹ 23.48 करोड़ की घाटशुल्क आय के साथ क्रमशः 1.88 मी.ट., 2.27 मी.ट. और 2.64 मी.ट. रखी गई है। इसके अलावा, ₹ 352 लाख, ₹ 424 लाख और ₹ 494 लाख की विलंबशुल्क आय अन्य कार्गो से वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः अनुमानित की गई है। आय के लिए थ्रुपुट का अनुपात 2011-12 और अगले तीन वर्षों के लिए आंकड़ों से सही तुलना नहीं की गई है। चूंकि अनुमानित आय का बहुत अधिक स्तर है, इसलिए पत्तन स्थिति स्पष्ट करें।																																																				
5.	2011-12 के लिए विराम समय/भंडारण प्रभार ₹ 0.68 करोड़ था। तथापि, पत्तन ने 2011-12 से 2014-15 के लिए यह आय क्रमशः ₹ 1.66 करोड़, ₹ 2.00 करोड़ और ₹ 2.33 करोड़ का अनुमान लगाया है जिसमें कंटेनर भंडारण प्रभार शामिल बताए गए हैं। पत्तन कंटेनर भंडारण प्रभारों से आय अलग-अलग भेजे और भविष्य वर्षों के लिए सुविचारित अत्यधिक वृद्धि के कारण भी स्पष्ट करें।	फार्म 2 - ख में निर्दिष्ट विराम समय/भंडारण प्रभार केवल 'कंटेनरों पर भूमि किराया - आयात और निर्यात दोनों' का राशि जोड़ है। आईसीटीटी, वालारपादम में प्रहस्तित कंटेनरों में वृद्धि की वजह से, भंडारण के लिए आईसीटीटी से आरजीसीटी तक कंटेनरों का ओवरफ्लो है। इसलिए, भंडारण प्रभारों में वृद्धि है।																																																			
6.	वर्ष 2011-12 के लिए उपस्कर किराये पर देने से वास्तविक आय ₹ 45.61 लाख है। 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित आय क्रमशः ₹ 1.11 करोड़, ₹ 1.34 करोड़ और ₹ 1.56 करोड़ बताई गई है। इस अनुमानित आय में अत्यधिक वृद्धि के कारण भेजे। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए उपस्कर किराये पर देने से होने वाली	एक नया रीच स्टेकर 2-11-2011 में शुरू किया गया है। चूंकि आईसीटीटी, वालारपादम से कंटेनरों का ओवरफ्लो है, इसलिए यह उम्मीद है कि रीच स्टेकर के किराये में वृद्धि होगी। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रचालनों से प्राप्त हुई आय के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-																																																			

	आय के अनुमानन का आधार गणनाओं के साथ भेजें।	(राशि रु० में)			
		विवरण	2009-10	2010-11	2011-12
		लिफ्ट ऑन/ लिफ्ट ऑफ	शून्य	408363	5765012
7.	वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित पोत संबंधित आय वर्ष 2011-12 में प्रत्येक कार्गो समूह के अधीन पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर औचित्य बताएं और 2012-13 से 2014-15 के लिए पोतों के अनुमानित कुल जीआरटी बताएं।	टीएमपी द्वारा यथा निदेशित, वर्ष 2011-12 के लिए पोत संबंधित आय और भविष्य वर्षों के लिए पूर्वानुमान लागत विवरणों में अद्यतन किए गए हैं। (सीओपीटी ने इस संबंध में गणनाएं नहीं भेजी हैं)			
8.	(क). सीओपीटी ने कहा है कि तटीय तथा विदेशगामी पोतों से आय के ब्रेकअप का सही सही अनुमान लगाना संभव नहीं है और अनुमान 2011-12 की वास्तविक पोत संबंधित आय में 5 प्रतिशत वृद्धि पर आधारित है। पोत संबंधित आय में 5 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करने का आधार भेजें और 2011-12 के वास्तविक पोत यातायात तथा कुल जीआरटी के संदर्भ में औचित्य बताएं और अनुमानित पोत यातायात और अगले तीन वर्षों के कुल जीआरटी भेजें।	(क) और (ख). टीएमपी के निदेशों के अनुसार, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोत संबंधित आय पूर्वानुमान वास्तविक जीआरटी, आय ताली 2011-12 के दौरान प्रहस्तित टनभार के आधार पर संशोधित किए गए हैं।			
	(ख). सीओपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान आने वाले विदेशी पोतों तथा तटीय पोतों और ऐसे पोतों से सृजित आय के वास्तविक अनुपात के आधार पर विदेशी पोतों और तटीय पोतों से अनुमानित आय के ब्योरे भेजें।				
9.	प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, आय अनुमान विदेशी मुद्रा मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों के लेखा प्रभाव को लेते हुए लगाया जाना चाहिए। सीओपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध है कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान आने की संभावना वाले विदेशगामी पोतों से आय का अनुमान लगाएं और मौजूदा विनिमय दर के साथ डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क से होने वाली आय अद्यतन करें। ऐसे अनुमानन के लिए अंगीकृत विनिमय दर भी दर्शाएं।	चूंकि विदेशी मुद्रा विनिमय दर में भारी उतार-चढ़ाव है, इसलिए भविष्य वर्षों के लिए आय का सही प्रकार से अनुमान लगाना संभव नहीं है। इसलिए, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोत संबंधित आय अनुमान 2011-12 के दौरान प्रहस्तित टनभार, वास्तविक जीआरटी और आय के आधार पर संशोधित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए अमेरिकी डॉलर विनिमय दर नीचे दी गई है:-			
		माह एवं वर्ष	पहला	15वां	30वां
		अप्रैल-11	44.39	44.22	44.01
		मई-11	44.01	44.66	44.96
		जून-11	44.85	44.54	44.66
		जुलाई-11	44.50	44.29	43.98
		अगस्त-11	43.87	45.14	45.85
		सितम्बर-11	45.87	47.44	48.77
		अक्टूबर-11	48.77	48.81	48.56
		नवम्बर-11	48.49	50.05	51.83
		दिसम्बर-11	52.00	53.52	52.87
		जनवरी-11	52.91	51.33	49.11
		फरवरी-11	49.24	48.99	48.97
		मार्च-12	48.71	49.71	50.99
		कुल	567.61	572.7	574.56
		औसत	47.30	47.73	47.88
10.	शुष्कगोदी शीर्ष के अधीन वास्तविक आय पिछले वर्ष 2010-11 के दौरान रु० 39.27 लाख की वास्तविक आय के स्थान पर वर्ष 2011-12 के लिए शून्य बताई गई है। इसके अलावा, पत्तन ने प्रत्येक वर्ष के लिए लगभग 30 लाख की दर से अगले तीन वर्षों के लिए शुष्कगोदी आय का अनुमान लगाया है। सीओपीटी पुष्टि करें।	वर्ष 2011-12 के दौरान, शुष्कगोदी पत्तन के टग के उपयोग के लिए इस्तेमाल की गई थी। शुष्कगोदी में सेवाएं किराये पर लेने के लिए कोई मांग नहीं थी। इसलिए वर्ष 2011-12 के दौरान कोई आय प्राप्त नहीं हुई थी। यह भी सही प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता कि कितनी सेवाएं किराये पर दी जा सकती हैं। इसलिए भविष्य वर्षों के लिए आय अनुमान 2009-10 से 2011-12 के लिए औसत आय के आधार पर लगाया गया है। भविष्य में पीपीपी माडल में शुष्कगोदी को प्राइवेट करने के लिए और उपलब्ध संसाधनों के बेहतर उपयोग के लिए सुविधाएं बढ़ाने की जा रही कार्रवाईयां की जा रही हैं।			
11.	वर्ष 2011-12 के लिए नेहरू शताब्दीसे वास्तविक आय रु० 1089.25	वर्तमान में ड्रेजर किराये पर लेने के लिए कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं			

	लाख बताई गई है जो पिछले वर्ष 2010-11 की ₹ 593.64 लाख की वास्तविक आय से लगभग दोगुनी है। इस तरह, पत्तन ने यह कहते हुए अगले तीन वर्षों के लिए 'नेहरू शताब्दी' के सापेक्ष किसी आय का अनुमान नहीं लगाया है। सीओपीटी से एक बार दोबारा यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि अगले तीन वर्षों के दौरान नेहरू शताब्दी से कोई आय नहीं होगी। यदि ऐसा है तो नेहरू शताब्दी किराये पर लेने के लिए सीओपीटी के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क को हटा दिया जाए।	है, जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभार प्रस्तावित दरमान से हटाए गए हैं। इसलिए भविष्य वर्षों के लिए लागत विवरण में कोई आय नहीं दर्शाई गई है।
12.	वर्ष 2011-12 के लिए बाजों के माध्यम से जल आपूर्ति से वास्तविक आय ₹ 71.05 लाख बताई गई है। इसके विपरीत, अगले तीन वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन अनुमानित आय क्रमशः ₹ 47.00 लाख, ₹ 54.05 लाख और ₹ 62.16 लाख सुविचारित की गई है। सीओपीटी भविष्य वर्षों में कमतर स्तर पर आय का अनुमान पर विचार करने के कारण बताएं।	केरल जल प्राधिकरण द्वारा जलयानों को तट आपूर्ति एवं घरेलू के लिए पानी की औसत आपूर्ति बहुत सीमित है। इसलिए केडब्ल्यूए से जल आपूर्ति की भारी कमी है। पानी की मांग और आपूर्ति में असन्तुलन है। इसलिए पिछले तीन वर्षों के लिए औसत अगले तीन वर्षों के लिए आय अनुमान के लिए सुविचारित की गई थी। अब टीएमपी के निदेशों के अनुसार, वर्ष 2011-12 के दौरान प्राप्त हुई आय को भविष्य वर्षों के लिए भी लिया गया है।
13.	हालांकि सीओपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए संपदा आय में ₹ 1.95 करोड़ के अन्तर की पहचान की है, परन्तु यह प्रतीत होता है कि पत्तन ने इस आय को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से अलग रखा है और 2010-11 के लिए संपदा गतिविधि में शामिल किया है। अगले तीन वर्षों के लिए कोई समायोजन किए गए दिखाई नहीं दिए हैं। सीओपीटी स्पष्ट करे कि क्या यह आय कार्गो प्रहस्तन गतिविधि या भविष्य वर्षों के लिए संपदा गतिविधि के अधीन सुविचारित की गई है।	फार्म 5 घ में निर्दिष्ट संपदा आय में ₹ 1.95 करोड़ की राशि शामिल है जो मै 0 किनशिप (₹ 0.036 करोड़) और मै 0 ओरिएंटल एक्जिम एजेंसीज (₹ 1.91 करोड़) से प्राप्त लाइसेंस शुल्क है, जबकि इसे फार्म 3क में विलंबशुल्क/भंडारण प्रभार/लाइसेंस शुल्क/प्लाट किरायों के रूप में कार्गो प्रहस्तन तथा भंडारण प्रभारों में शामिल किया गया था, की अनुसमर्थन किया गया है।
14.	फार्म 3क के अनुसार, 2010-11 और 2011-12 के लिए कार्गो प्रहस्तन आय क्रमशः ₹ 64.63 करोड़ और ₹ 66.48 करोड़ बताई गई है। फार्म 5क (i) दर्शाता है कि यह आय ₹ 62.68 करोड़ और ₹ 66.04 करोड़ है। इसी तरह 2010-11 और 2011-12 के लिए संपदा आय फार्म 3क में क्रमशः ₹ 66.64 करोड़ और ₹ 63.80 करोड़ बताई गई है। फार्म 5 (घ) दर्शाता है कि यह आय ₹ 68.59 करोड़ और ₹ 63.80 करोड़ है। अन्तरों का मिलान किया जाए। यदि फार्म 5क(i) और 5(घ) के अनुसार स्थिति सही है, तो फार्म 3क को उपयुक्ततः संशोधित करें।	टीएमपी निदेशों के अनुसार, विवरण 5क और 5घ अनुसमर्थित किया गया है और फार्म 3क संशोधित किया गया है।
15.	पत्तन ने बताया है कि वर्ष 2009-10 के लिए उपस्कर किराये पर लेना के अधीन प्रतिवेदित आय में नेहरू शताब्दी से संबंधित ₹ 230 लाख की गलत बुकिंग भी शामिल है जिसे पोत संबंधित आय रूप में वर्गीकृत किया जाना चाहिए। हालांकि गलत बुकिंग बताई गई है, परन्तु पत्तन ने लागत विवरण में गलत बुकिंग में सुधार नहीं किया है। सीओपीटी वर्ष 2009-10 के लागत विवरण में जरूरी समायोजन करें।	नेहरू शताब्दी और उपस्कर किराये पर लेने से संबंधित विवरण में जरूरी समायोजन किए गए हैं।
V.	परिचालन व्यय:	
1.	परिचालन लागतों के अनुमान के लिए लागू किए जाने वाले वृद्धि कारक के संबंध में, यह नोट किया जाए कि हमारे पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विधि दिनांक 11 मई 2012 द्वारा पहले ही संप्रेषित किया जा चुका है, लागत विवरण में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 6.50 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि कारक सुविचारित किया जाएगा। अतः सीओपीटी लागत विवरणों में इसके द्वारा व्यय अनुमानों के लिए सुविचारित वृद्धि कारक अद्यतन करें।	2012-13 से 2014-15 के लागत विवरणों में परिचालन लागत टीएमपी अधिसूचना के अनुसार 6.50 प्रतिशत प्रतिवर्ष के वृद्धि कारक के साथ अनुमानित की गई है। (सीओपीटी ने व्यय की मदों की संख्या के मामले में केवल 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया है।)
2.	2009-10 से 2011-12 के दौरान दिए गए बोनस/कार्यनिष्पादन पुरस्कार के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया भुगतान और 2012-13 से	2009-10 से 2011-12 के दौरान दिए गए बोनस/निष्पादन पुरस्कार (पीएलआर) के स्थान पर एक्स-ग्रेशिया नीचे दिए गए हैं

	2014-15 के लिए सुविचारित अनुमान भेजे जाएं।	और 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक भविष्य वर्षों के पूर्वानुमानों के लिए सुविचारित किया गया है। (रु० करोड़ों में)								
		<table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>उत्पादकता संबंधित पुरस्कार</td><td>1.92</td><td>1.22</td><td>1.84</td></tr></table>	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	उत्पादकता संबंधित पुरस्कार	1.92	1.22	1.84
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12							
उत्पादकता संबंधित पुरस्कार	1.92	1.22	1.84							
3.	(क). सीओपीटी ने बताया है कि विभिन्न परिचालनों/कार्यों के लिए संशोधित मैनिंग मानों के लिए राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवार्ड 2006 पूरी तरह से लागू नहीं किया जा सका था परन्तु मैनिंग मानों में कुछ कटौती जून 2009 में की गई थी। जून 2009 से अर्जित मानों में कटौती के ब्योरे विस्तार से बताएं।	मैनिंग में केवल एक मामूली कटौती कार्गो प्रहस्तन परिचालनों में कार्यान्वित की गई थी। इसके अलावा, श्रमिक बल से कड़े विरोध की वजह से कटौती संभव नहीं थी। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि सीओपीटी में ब्रेक बल्क कार्गो मात्रा बहुत कम है, कम किए गए मान का बहुत कम प्रभाव रहा है।								
	(ख). पत्तन से विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान, अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान और 2012-13 से 2014-15 के दौरान लगाए गए यातायात अनुमान के लिए उसपर लागत और 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए अधिशेष मैनपावर, यदि कोई हो, भेजने का अनुरोध किया गया था। अधिशेष लेबर की लागत के समायोजन से संबंधित फार्म सं. 8 में मांगे गए ब्योरे भरने के लिए भी अनुरोध किया गया था। हालांकि सीओपीटी ने जवाब दिया है कि अद्यतन फार्म सं. 8 में सभी ब्योरे दिए गए हैं, इस फार्म में केवल कुल मैनपावर और उसके लिए कुल लागत भेजी गई है। पत्तन से एक बार दोबारा अनुरोध है कि उससे मांगे गए विशिष्ट ब्योरे भेजे।	वर्ष 2011-12 के लिए विभिन्न सेवाओं हेतु मौजूदा मैनिंग मान और मौजूदा मैनिंग मान तथा अनुमानि सेवानिवृत्तियों पर विचार करते हुए अनुसरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मैनिंग मान फार्म 8 में भेजे गए हैं।								
4.	सीओपीटी ने दोबारा संपदा किरायों के अधीन स्टाफ क्वार्टरों पर व्यय पर विचार किया है जबकि बार-बार सलाह दी गई थी कि प्रासंगिक गतिविधि में तैनात कर्मचारियों की संख्या के आधार पर सभी गतिविधियों में इस व्यय को प्रमाजित करें। इससे पहले सीओपीटी ने भी यह आश्वासन दिया था कि एकबार इसकी ईआरपी प्रणाली स्थिति होने पर, कर्मचारियों के आधार पर लागत के प्रभाजन का अनुपालन किया जाएगा। सीओपीटी पुष्टि करे कि इसकी ईआरपी प्रणाली सभी गतिविधियों में व्यय को प्रमाजित करने के लिए अपेक्षित डाटा लेने में असमर्थ है।	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पत्तन क्वार्टरों से संबंधित व्यय नीचे दिया गया है – (रु० करोड़ों में) <table><tr><th>विवरण</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>पत्तन क्वार्टरों से संबंधित व्यय</td><td>0.82</td><td>0.95</td><td>1.54</td></tr></table> <p>एक बार दोबारा सूचित किया जाता है कि क्वार्टरों में रहने वाला अधिकांश स्टाफ अनुसचिवीय श्रेणी से है जो विभिन्न विभागों में तैनात हैं। पदोन्नति/स्थानांतरण की स्थिति में, एक विभाग से दूसरे विभाग में बदलाव हो सकता है। इसलिए, कर्मचारियों की संख्या के आधार पर स्टाफ क्वार्टरों से संबंधित व्यय ठीक प्रकार से निर्धारित और प्रमाजित करना संभव नहीं है। यहां पर यह भी उल्लेखनीय है कि स्टाफ क्वार्टरों पर औसत वार्षिक व्यय रु० 1 करोड़ है जिसमें से लगभग लागत का आधा कर्मचारी लागत है।</p>	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	पत्तन क्वार्टरों से संबंधित व्यय	0.82	0.95	1.54
विवरण	2009-10	2010-11	2011-12							
पत्तन क्वार्टरों से संबंधित व्यय	0.82	0.95	1.54							
5.	मजदूरी संशोधन के लिए, पत्तन ने वर्ष 2012-13 में 12 प्रतिशत वृद्धि उपलब्ध करवाई है। अगले दो वर्षों के लिए वृद्धि का यह प्रतिशत उपलब्ध करवाने का औचित्य भी भेजें।	टीएमपी के निदेशानुसार, 6.5 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2012-13 से 2014 के लिए कर्मचारी लागत के लिए सुविचारित किया गया है। (पत्तन ने कुल मजदूरी लागत पर वृद्धि पर विचार किया है ना कि औसत कर्मचारी लागत प्रतिवर्ष पर)								
6.	फ्लोटिंग क्रेन का ईंधन उपभोग 2011-12 के लिए रु० 10.29 करोड़ बताया गया है। 2012-13 के लिए, इस मद में 6 प्रतिशत वृद्धि के अलावा, रु० 4.93 करोड़ की एकमुश्त राशि दी गई है। इसी प्रकार अगले वर्ष 2013-14 के लिए, रु० 5 करोड़ की एकमुश्त राशि पिछले वर्ष के अनुमान में 6 प्रतिशत से अधिक दी गई है। इन प्रावधानों के लिए औचित्य दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	टीएमपी के निदेशों के अनुसार, 6.5 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए ईंधन लागत के अनुमान के लिए सुविचारित किया गया है। (इसके द्वारा यथा प्रतिवेदित सीओपीटी द्वारा लागत विवरण संशोधित नहीं किए गए हैं।)								
7.	सीओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, 2011-12 में रु० 46.63 करोड़ की सीमा तक निकर्षण में कमी है, जिसे वर्ष 2012-13 से संबंधित अनुमानित निकर्षण व्ययों से ऊपर वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित निकर्षण व्ययों में शामिल किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन	टीएमपी द्वारा यथा निदेशित, अनुरक्षण निकर्षण लागत के मामले में वर्ष 2011-12 के दौरान रु० 46.63 करोड़ की कमी को 2012-13 से 2014-15 में बराबर बराबर वितरित किया गया है। डीसीआई के साथ किए गए अनुरक्षण निकर्षण करार वर्ष 2011-12, 2012-13								

	द्वारा प्रतिवेदित रु 44.46 प्रति घन मीटर की इकाई दर में, वर्ष 2011-12 के दौरान निकर्षण मात्रा में कमी लगभग 10.48 मिलियन घन मीटर परिगणित होता है। इसके अलावा, पत्तन वर्ष 2011-12 के दौरान कमी के अलावा वर्ष 2012-13 के दौरान सिल्ट की 18 मिलियन घन मीटर की निकर्षण मात्रा की कल्पना करता है। तदनुसार, 2012-13 में निकर्षित की जाने वाली कुल मात्रा फार्म 3ख द्वारा रु 151.92 करोड़ की कुल लागत पर 28.48 मिलियन घन मीटर होगी। विचार करते हुए कि पिछले तीन वर्षों 2009-10 से 2011-12 के दौरान वास्तविक निकर्षित मात्रा प्रतिवर्ष की औसत कुल 13.89 मिलियन घन मीटर परिगणित होती है, सीओपीटी वर्ष 2012-13 के दौरान निकर्षित किए जाने की संभावना वाले सिल्ट की मात्रा और वर्ष 2012-13 के लिए सुविचारित अनुरक्षण निकर्षण की अनुमानित लागत की समीक्षा करें। यह उपयुक्त होगा कि 2011-12 के अनुरक्षण निकर्षण व्ययों की कमी अगले तीन या पांच वर्षों में बांटी जाएगी।	और 2013-14 के लिए हैं। इसलिए, वर्ष 2014-15 के लिए नया करार किया जाएगा जो ज्यादा मूल्य का होगा। इसलिए 2013-14 के निकर्षण लागत में 6.5 प्रतिशत की वृद्धि बांटी गई लागत के साथ वर्ष 2014-15 के लिए सुविचारित की गई है। (पत्तन ने पूर्व वास्तविकता के आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान निकर्षित किए जाने के लिए अनुमानित सिल्ट की मात्रा की समीक्षा से संबंधित प्रश्न के मामले में प्रत्युत्तर नहीं भेजा है।)
8.	शुष्क गोदीकरण व्यय नियमित मरम्मत तथा अनुरक्षण व्यय के अलावा वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः रु 7.50 करोड़, रु 7.95 करोड़ और रु 9.00 करोड़ अनुमानित किए गए हैं। अनुमानित व्यय के ब्योरे दस्तावेजी साक्ष्य के साथ उपलब्ध करवाएं।	नेहरू शताब्दी सहित फ्लोटिंग क्राफ्टों के प्रत्येक 2.5 वर्षों में एक बार शुष्क गोदी में आने की उम्मीद है। यह अनिवार्य श्रेणी आवश्यकता (आईआरएस) और डी.जी. शिपिंग है। राशियां व्यवस्थित की गई हैं जैसे अनुमान शुष्क गोदीकरण व्ययों के लिए अभिचिह्नित किए गए हैं। अनुमान अनुमानित मरम्मत कार्यों तथा पिछले अनुभव के आधार पर तैयार किए गए हैं। (पत्तन ने फ्लोटिंग क्राफ्टों के ब्योरे और प्रस्तावित व्यय के लिए अनुमानों/दस्तावेजी साक्ष्यों की प्रतियां नहीं भेजी हैं।)
9.	प्रबंधन उपरिव्ययों के अधीन अन्य व्यय 2011-12 के लिए रु 9.38 करोड़ प्रतिवेदित किए गए हैं। 2012-13 के लिए, इस मद में 6 प्रतिशत वृद्धि के अलावा, रु 89.95 लाख की एकमुश्त राशि उपलब्ध करवाई गई है। अगले दो वर्षों के लिए भी, पिछले वर्ष के अनुमान पर सुविचारित 6 प्रतिशत वृद्धि से अधिक उपलब्ध करवाई गई है। इन प्रावधानों के लिए औचित्य दस्तावेजी साक्ष्य के साथ भेजें।	टीएमपी निदेशों के अनुसार, 6.5 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन में अन्य लागत के अनुमान के लिए सुविचारित किया गया है।
10.	(क). 2011-12 के लिए फार्म 5क (i) में, रीच स्टेकर के परिचालन व्यय के लिए रु 23.03 लाख का व्यय प्रतिवेदित किया गया है। तथापि, इस संबंध में अगले तीन वर्षों में कोई व्यय परिकल्पित नहीं किया गया है। सीओपीटी स्पष्ट करें।	रीच स्टेकर केवल 02-11-2011 में शुरू किया गया था। इसलिए रु 23.03 लाख की लागत में रीच स्टेकर के परिचालनों की पूरी लागत शामिल नहीं की गई है। रीच स्टेकर के परिचालनों की पूर्ण लागत वर्ष 2012-13 के दौरान ही उपलब्ध होगी। इसलिए, रु 1.50 करोड़ की राशि (वेतन, टर्मिनल लाभ, आर एंड एम, ईंधन आदि सहित) वर्ष 2012-13 के लिए रीच स्टेकर की लागत के रूप में अनुमानित की गई है। 6.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक अनुवर्ती वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है।
	(ख). इसके अलावा, पत्तन ने उप-गतिविधि नहीं दर्शाई है जिसके अधीन रीच स्टेकर व्यय वर्ष 2011-12 में सुविचारित किए गए हैं।	रीच स्टेकर के लिए व्यय कार्गो संबंधित गतिविधि के अधीन शामिल किए गए हैं।
11.	(क). फार्म 3क (रु 26256.39 लाख) फार्म 3ख (रु 26263.47 लाख) में प्रतिवेदित वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक परिचालन व्ययों तथा वास्तविक परिचालन व्ययों के जोड़ में देखा गया है। सीओपीटी इसका मिलान करें।	फार्म 3क और फार्म 3ख का मिलान किया गया है।
	(ख). इसी प्रकार, वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए वैयक्तिक कार्गो प्रहस्तन उप-गतिविधि वार लागत विवरणों में प्रतिवेदित एफएमआई तथा एफएमई का जोड़ मुख्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि विवरण में प्रतिवेदित एफएमआई तथा एफएमई से मेल नहीं खाता है। सीओपीटी मिलान करें।	एफ एंड एम आय तथा व्यय का मिलान किया गया है।
VI.	नियोजित पूंजी:	
1.	पत्तन ने बताया है कि 2.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष की प्रारंभिक क्षमता के साथ पुथुवयपीन में एलएनजी टर्मिनल 2012-13 के मध्य तक शुरू किया जाएगा। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि लागत विवरण में एलएनजी टर्मिनल से संबंधित अतिरिक्त पोत/कार्गो यातायात और	पुथुवयपीन में पेट्रोनेट एलएनजी टर्मिनल का ट्रायल रन वर्ष 2012-13 के दौरान देय है और टर्मिनल प्रचालन के अप्रैल 2012 में शुरू होने की संभावना है। टर्मिनल में आने की संभावना वाले पोत यातायात और प्रहस्तित होने की संभावना वाला कार्गो यातायात के

	अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया है। सीओपीटी 2012-13 से 2014-15 के दौरान एलएनजी टर्मिनल से प्राप्त होने की संभावना वाले वार्षिक राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाए।	ब्योरे वर्तमान में उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि एलएनजी टर्मिनल के शुरू होने के बाद ही उपलब्ध होगा। इसलिए, एलएनजी में पोत तथा कार्गो यातायात और राजस्व सृजन से संबंधित पर्याप्त डाटा/सूचना की अनुपलब्धता की वजह से, लागत विवरणों में इसपर विचार नहीं किया गया है।
2.	पत्तन से विभिन्न मुख्य गतिविधियों तथा उप गतिविधियों के बीच नियोजित पूंजी के प्रभाजन का आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। जवाब में, इसने बताया है कि ईआरपी प्रणाली में सभी केपिटल परिसंपत्तियां सीधे मुख्य तथा उप गतिविधियों के लागत केन्द्रों से जुड़े होते हैं और इसलिए मुख्य और उप गतिविधियों के बीच नियोजित पूंजी का कोई प्रभाजन नहीं है। पत्तन यह पुष्टि करे कि केपिटल परिसंपत्तियों को प्रभाजित करने की बजाय यह सीधे मुख्य तथा उप गतिविधियों में सभी केपिटल परिसंपत्तियों की पहचान नहीं कर सका था। प्रत्येक गतिविधि/उप-गतिविधि से जुड़ी परिसंपत्तियों (श्रेणीवार) की सूची भेजे।	प्रत्येक गतिविधि/उप गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों की श्रेणी की सूची भेजी गई है।
3.	विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूपों के फार्म 5 क (ii) एवं (iv), 5 ख (ii) और (iv) तथा 5 घ (ii) तथा (iv) के अनुसार मुख्य गतिविधियों और उप-गतिविधियों के लिए नियोजित पूंजी विवरण नहीं भेजे हैं।	
4.	निम्नलिखित उप-गतिविधियों के मामले में पत्तन द्वारा प्रेषित उपगतिविधि लागत विवरण नकारात्मक नियोजित पूंजी दर्शाता है:- (i). एफसी पेरियार (सभी वर्षों के लिए) (ii). उर्वरक (2010-11 के अलावा सभी वर्षों के लिए) (iii). कोयला तथा अन्य (वर्ष 2009-10 के लिए) (iv). जल आपूर्ति - तट (सभी वर्षों के लिए) (v). जल आपूर्ति - बार्ज (2009-10 तथा 2010-11 को छोड़कर सभी वर्षों के लिए) (vi). नेहरू शताब्दी (2010-11 को छोड़कर सभी वर्षों के लिए) (vii). शुष्क गोदीकरण (2009-10 तथा 2010-11 के लिए) सीओपीटी लागत विवरणों को संशोधित करे।	लागत विवरणों को टीएमपी के निदेशानुसार कार्य पूंजी को हटाते हुए संशोधित किया गया है।
5.	एसपीएम प्रचालन के लिए पोत संबंधित प्रभारों के मामले में उप-गतिविधि लागत विवरण नियोजित पूंजी आंकड़ा 'शून्य' दर्शाता है। सीओपीटी इस उप-गतिविधि के लिए पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित सामान्य परिसंपत्तियों का प्रभाजन करे क्योंकि एसपीएम प्रचालन के लिए पोत संबंधित प्रभारों में पाइलटिंग सेवाएं भी शामिल हैं।	वीटीएमएस के सिवाय कोई भी संयुक्त लागतें एसपीएम परिचालनों के लिए प्रोद्भूत नहीं की गई हैं। वीटीएमएस की लागत का एक तिहाई हिस्सा लागत विवरणों में पहले ही दिया गया है।
6.	प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 विनिर्दिष्ट करता है कि अधिशेष लेबर की लागत को पूरा करने के बाद निजी प्रचालकों से भूस्वामी पत्तन द्वारा प्राप्तियोग्य रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्करो खाते में अंतरित किया जाना है और पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। फार्म 4क और फार्म 9 में सीओपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरे कोई निधियित निवेश अथवा एस्करो खाते से निधियित किए जाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है। हालांकि फार्म 9 की प्रति प्रस्ताव के साथ संलग्न की गई है, सीओपीटी ने 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्राप्त हुए राजस्व हिस्सेदारी के सिवाय यहां पर कोई ब्योरे नहीं भरे गए हैं।	टीएमपी द्वारा यथा निदेशित, फार्म सं. 9 वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए अपेक्षित डाटा के साथ अद्यतन किया गया है।
7.	फार्म 4क में उल्लिखित नियोजित वास्तविक/अनुमानित पूंजी, नकारात्मक कार्य पूंजी के समायोजन के बाद, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः ₹0 149.91 करोड़, ₹0 121.42 करोड़, ₹0 101.24 करोड़ और ₹0 190.07 करोड़ हैं। उक्त चार वर्षों के लिए नियोजित पूंजी, नकारात्मक कार्य पूंजी के अलावा, फार्म 4क में क्रमशः ₹0 372.81 करोड़, ₹0 352.13 करोड़, ₹0 231.46 करोड़ और ₹0	नियोजित पूंजी में अन्तर 'व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों' का अन्त है।

	419.79 करोड़ उल्लिखित किया गया है। तथापि, फार्म 3क में, तदनुसूची वर्षों के लिए नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 204.95 करोड़, ₹ 166.00 करोड़, ₹ 138.42 करोड़ और ₹ 259.87 करोड़ प्रतिवेदित किया गया है। सीओपीटी अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए लागत विवरणों का मिलान और संशोधन करें।	
8.	सीओपीटी ने पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान ली गई अपनी स्थिति को बनाए रखा है कि एस्क्रो खाता व्यवस्थित नहीं किया गया है और आईजीटीपीएल से प्राप्त हुई कुल राजस्व हिस्सेदारी केपिटल अवसंरचना प्राप्त करने के लिए प्रयोग की गई है। फरवरी 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 12 (vii) (ड) में यथा प्रतिवेदित, पत्तन ने राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं से निधियित किए जाने वाले कैपेक्स के ब्योरे नहीं भेजे थे और न ही नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति देने में उपयुक्त समायोजन किए गए थे। इस प्रस्ताव में भी, विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने वास्तविक/अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं के साथ प्राप्त किए गए/प्राप्त किए जाने वाले वर्षवार केपिटल अवसंरचना के ब्योरे नहीं भेजे थे। सीओपीटी से दोबारा अनुरोध है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान प्राप्त किए गए केपिटल परिसंपत्तियों के ब्योरे और राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तिओं का उपयोग करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान प्राप्त किए जाने के लिए प्रस्तावित केपिटल परिसंपत्तियां भेजे और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ में उपयुक्त समायोजन करें।	टीएमपी द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों और प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 में राजस्व हिस्सेदारी के संयवहार के लिए टीएमपी द्वारा अंगीकृत कार्यपद्धति के अनुसार, 2009-10 से 2014-15 के दौरान मै0 आईजीटीपीएल से प्राप्त/प्राप्तियोग्य राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत 'कार्गो संबंधित गतिविधि' में आय माना गया है और कुल राजस्व हिस्सेदारी का 25 प्रतिशत 'पोत संबंधित गतिविधि' के अधीन पत्तन देयताओं, पाइलटेंज, तथा बर्थ किराया में बराबर-बराबर विभाजित किया गया है और 'निकर्षण व्ययों' से कटौती की गई है। कर्मचारियों की मुख्य वापसी कार्गो संबंधित गतिविधि में है, इसलिए राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कार्गो संबंधित गतिविधि में सुविचारित किया गया है। राजस्व हिस्सेदारी का शेष पत्तन की सामान्य आरक्षण निधि में बनाए रखा गया है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि पत्तन निधियों की भारी कमी के दौर से गुजर रहा है, सभी पूंजी तथा राजस्व व्यय उपलब्ध सामान्य आरक्षण निधि से पूरा किया जा रहा है।
9.	(i) फ्लोटिला, (ii) गोदी समुद्र दीवारें आदि और (iii) क्रेन तथा वाहनों के लिए क्रमशः ₹ 6 करोड़, ₹ 50 करोड़ और ₹ 53 करोड़ का पूंजी निवेश 2014-15 में परिकल्पित किया गया है। सीओपीटी परियोजनाओं की अनुमानित लागत के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के साथ इन परियोजनाओं के मदवार ब्योरे भेजे।	2014-15 में परिकल्पित पूंजी निवेश 12वीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।
VII.	कार्य पूंजी:	
	सभी विचाराधीन वर्षों के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित कार्य पूंजी नकारात्मक है चूंकि सभी इन वर्षों पर मौजूदा देयताएं पत्तन द्वारा निर्धारित कार्य पूंजी से अधिक हैं। कार्यपूंजी को शून्य मानते हुए फार्म 4क की पुनःगणना करने के लिए पत्तन को विशेष सलाह दिए जाने के बावजूद, सीओपीटी ने निवल प्रखंड से नकारात्मक कार्य पूंजी को घटाने के बाद प्रासंगिक वर्षों के लिए नियोजित पूंजी निर्धारित की है। पत्तन द्वारा अंगीकृत पद्धति से कुल नियोजित पूंजी की स्थिति बिगड़ी है।	टीएमपी द्वारा यथा निर्देशित, कार्य पूंजी को नियोजित पूंजी से हटाया गया है और 16 प्रतिशत आरओसीई संशोधित नियोजित पूंजी पर परिगणित किया गया है।
VIII	विविध:	
1.	पत्तन को एसबीएम परिचालनों के लिए पाइलटेंज शुल्क तथा पुल बैंक प्रचालनों के बारे में फरवरी 2010 आदेश के पैरा 12 (xii) (च) (iii) में यथा सूचीबद्ध विभिन्न अन्तरालों को संबोधित करते हुए सुविश्लेषित प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी गई थी। सीओपीटी के जवाब दिनांक 16 जून 2012 में प्राधिकरण की सलाह को संबोधित नहीं किया गया है।	हालांकि टर्गों को किराये देने के लिए सीमित गुंजाइश है, परन्तु पत्तन टर्गों को किराये पर देकर निष्क्रिय क्षमता का विभिन्न तरीकों से लगातार दोहन कर रहा है जब कभी इसकी सेवाओं के लिए मांग की जाती है और आपातकालीन प्रयोजनों के लिए। टर्गों की निष्क्रिय क्षमता का उपयोग करने के लिए एसटीएस प्रचालन शुरू करने हेतु मै0 बीपीसीएल केआर के साथ बात भी की गई है।
2.	सीओपीटी को पर्याप्त बीमा कवर लेने और प्रशुल्क निर्धारित में बीमा लागत को शामिल करने तथा पत्तन संपत्तियों को नुकसान का दावा करने के लिए मौजूदा प्रावधान में उपयुक्त संशोधन करने का प्रस्ताव करने की सलाह दी गई थी। सीओपीटी ने जवाब दिया है कि वह इस प्राधिकरण की सलाह का कड़ाई से पालन कर रहा है। चूंकि इस जवाब में स्पष्टता नहीं है। सीओपीटी पुष्टि करे कि इसकी राय में पत्तन संपत्तियों को नुकसान का दावा करने के लिए मौजूदा प्रावधान में कोई संशोधन करने की मांग नहीं है।	पत्तन प्राधिकरण की सलाह का कड़ाई से पालन कर रहा है और मेजर परिसंपत्तियों के लिए बीमा करवाया गया है और दावे, यदि कोई हों, जैसे और जब आते हैं समायोजित किए जाते हैं। इन वर्षों के दौरान कोई मुख्य दावे नहीं आए हैं और बीमा कम्पनियों से जो भी दावे प्राप्त होते हैं बीमा की लागत में समायोजित किए जाते हैं। घटाई गई बीमा लागत वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लागत विवरणों में दर्शाई गई है।
3.	2010 में सीओपीटी ने 30 दिनों से प्रति प्रवेश आधार में एक बार की लेवी की इकाई से तटीय पोत के मामले में पत्तन देयताओं की लेवी की बारंबारता में संशोधन करने का प्रस्ताव किया था। चूंकि सीओपीटी	पत्तन वीआरसी में तटीय पोतों को 40 प्रतिशत की रियायत पहले से ही उपलब्ध करवा रहा है जब विदेशी पोतों के वीआरसी से तुलना की जाती है। चूंकि किए गए प्रयास और पत्तन द्वारा प्रोद्भूत लागतें

	ने इकाई दर में कोई तदनुसूची समायोजन नहीं किया था, इसलिए यह उपयुक्त नहीं पाया गया था कि उपयोक्ताओं पर उसके राजस्व प्रभाव की समीक्षा किए बिना तटीय पोत के लिए पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता को संशोधित किया जाए। तथापि, सीओपीटी को आधार दर में तदनुसूची समायोजनों के साथ पत्तन देयताओं की बारंबारता में उपयुक्त बदलाव प्रस्तावित करने के लिए आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के पैरा 12 (xxi) द्वारा सलाह दी गई थी। चूंकि वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा में पत्तन द्वारा इस दिशा में कोई कदम नहीं उठाए गए हैं, इसलिए स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। जवाब में, सीओपीटी ने कहा है कि तटीय पोतों को पोत संबंधित प्रभारों में 40 प्रतिशत की छूट मिलती है और यह केवल तभी ठीक होगा यदि उनके मामले में पत्तन देयताओं की वसूली की बारंबारता प्रति प्रवेश आधार में परिवर्तित की जाती है। ऐसा कहने के बावजूद, अपने पत्र दिनांक 16 जून 2012 के कवर के अधीन भेजे गए प्रस्तावित दरमान में, सीओपीटी ने तटीय पोतों के मामले में पत्तन देयताओं की वसूली की मौजूदा इकाई को 30 दिनों में एक बार बनाए रखा है। सीओपीटी स्पष्ट करे।	किसी भी पोत के प्रत्येक प्रवेश के लिए एकसमान है, भले ही यह विदेशी या तटीय हो, पत्तन तटीय पोतों के लिए पत्तन देयताओं के लिए इसी दर का प्रस्ताव करता है, यदि बारंबारता को 'प्रति प्रवेश' में परिवर्तित किया जाता है ताकि दर का मानकीकरण किया जा सके और पोतों द्वारा आगमनों की संख्या पर ध्यान दिए बिना सभी तटीय पोत यही दर अदा करेंगे। यहां पर यह भी उल्लेखनीय है कि तटीय पोत के लिए "30 दिनों में एक बार" के भुगतान की मौजूदा बारंबारता तटीय पोत को होने वाला एक अतिरिक्त लाभ है जो तटीय पोत के लिए एक महीने के दौरान कई प्रवेश हैं जो 30 दिनों में केवल एक बार पत्तन में आते हैं। तटीय यातायात को बढ़ावा देने के लिए दिए गए उपर्युक्त सभी रियायतों के बावजूद, तटीय यातायात में कोई ज्यादा वृद्धि नहीं हुई है। घाटा दर्शाती पत्तन देयताओं की उप गतिविधि भी और यदि भुगतान की बारंबारता तटीय पोतों के मामले में "प्रत्येक प्रवेश" में परिवर्तित की जाती है, यह संभावना है कि गतिविधि ब्रेक हो सकती है या घाटा कुछ हद तक कम किया जा सकता है। इसलिए, टीएमपी से अनुरोध है कि तटीय पोतों के मामले में भुगतान की बारंबारता आधार दर में बिना कटौती किए "30 दिनों में एक बार" के स्थान पर "प्रत्येक प्रवेश" में परिवर्तित की गई है।								
IX.	दरमान :									
1.	दरमान में संशोधन के लिए कारणों के साथ मौजूदा तथा प्रस्तावित प्रावधानों का तुलनात्मक विवरण भेजने के अनुरोध का सीओपीटी द्वारा अनुपालन नहीं किया गया है।	मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमान के बीच दरों और शर्तों में संशोधन दर्शाते हुए तुलनात्मक विवरण तुलनात्मक विवरण भेजा गया है।								
2.	जुलाई 2010 में सीओपीटी ने कोलम्बो पत्तन में तत्समय प्रचलित दर के आधार पर वालारपादम में आईसीसीटी बर्थ में आने वाले मेनलाइन पोतों के लिए विशेष पोत संबंधित प्रभार घोषित किए थे। पत्तन से प्रचलित दरों और हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 द्वारा इस संबंध में विशेष दरों के अनुसार जुलाई 2010 से आज की तारीख तक अर्जित/फोरगोन राजस्व भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से पुनः अनुरोध है कि ये ब्योरे भेजे जाएं।	आईसीटीटी, वालारपादम 11 फरवरी 2011 में शुरू किया गया था। इसलिए मेनलाइन कंटेनर पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों में रियायतें उस तारीख से आगे के लिए लागू हैं। वर्ष 2011-12 के लिए मेनलाइन कंटेनर पोतों के वीआरसी से राजस्व फोरगोन (लगभग) के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:- <table><tr><th>वर्ष</th><th>अधिकतम स्तर पर वसूलीयोग्य आय</th><th>रियायती दर पर प्राप्त हुई आय</th><th>राजस्व फोरगोन</th></tr><tr><td>मेनलाइन</td><td>12.49</td><td>1.78</td><td>10.71</td></tr></table>	वर्ष	अधिकतम स्तर पर वसूलीयोग्य आय	रियायती दर पर प्राप्त हुई आय	राजस्व फोरगोन	मेनलाइन	12.49	1.78	10.71
वर्ष	अधिकतम स्तर पर वसूलीयोग्य आय	रियायती दर पर प्राप्त हुई आय	राजस्व फोरगोन							
मेनलाइन	12.49	1.78	10.71							
3.	आधार जिसपर अमेरिकी डॉलर 0.00617 (विदेशगामी पोतों के लिए) और रु 0.1743 (तटीय पोतों के लिए) प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ के लिए प्रस्तावित की गई है, भेजी जाए।	3 स्लैबों से एक स्लैब में बर्थ किराये के पुनःसमूहन प्रयोजन के लिए अनुसरित कदम नीचे दिए गए हैं:- <ul style="list-style-type: none">विश्लेषण वर्ष 2011-12 के लिए किया गया था क्योंकि कंटेनर प्रचालन 11 फरवरी 2011 को आईसीटीटी, वालारपादम को विस्थापित किए गए थे।केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोत विश्लेषण के लिए सुविचारित किए गए थे।असामान्य पोत जैसे - बार्ज, मरम्मत, टग, ड्रेजर, आनंद नाव, विदेशी नौसेना पोत आदि कार्गो पोतों पर स्लैबों के पुनर्समूहन के प्रभाव का ठीक प्रकार से निर्धारण करने के लिए विश्लेषण हेतु हटाए गए थे।3 स्लैब से एकल स्लैब में दरों को संशोधित करने के लिए विश्लेषण दर्शाते हुए विस्तृत विवरण 'अनुबंध-V' रूप में संलग्न किया गया है।								
4.	सीओपीटी ने मौजूदा तीन स्लैबों से एकल स्लैब में बर्थ किराया प्रभारों को बदलने का प्रस्ताव किया है। इस बिन्दु पर हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 में पत्तन को बताया गया था कि 15000 जीआरटी से अधिक तथा सामान्य कार्गो बर्थों वयू 1 से वयू 6 में आने वाले पोतों को पत्तन द्वारा प्रस्तावित नई दरों के अनुसार 28.00 प्रतिशत तक कम भुगतान करना होगा। 15000 जीआरटी तक वाले और सामान्य कार्गो बर्थों वयू 7 से वयू 9, तेल टर्मिनल बर्थों, नार्थ टैंकर बार्ड और साउथ टैंकर बर्थ में आने वाले पोतों को 23.69 प्रतिशत तक कम भुगतान करना होगा। 15000 जीआरटी तक वाले और साउथ कोल बर्थ में आने वाले पोतों को 3.52 प्रतिशत तक कम भुगतान करना होगा जबकि नार्थ कोल बर्थ में आने वाले इसी प्रकार के पोतों को 35.90 प्रतिशत अधिक भुगतान करना होगा। इसी तरह के अन्तर 15000 से अधिक जीआरटी वाले पोतों के मामले में भी देखे गए हैं। इसलिए, सीओपीटी से अनुरोध है कि उन पोतों के मामले में जीआरटी के आधार पर विभिन्न बर्थों में आने वाले सभी पोतों पर राजस्व प्रभाव का विश्लेषण करे जो पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न बर्थों में आए थे और एकल स्लैब दर का प्रस्ताव करें जिसमें राजस्व तटस्थता अर्जित की									

	<p>गई हो और अधिक भुगतान करने के लिए कोई विशेष भाग थोपा न गया हो। अपने जवाब में सीओपीटी ने उपर्युक्त उठाए गए विशेष मुद्दों को संबोधित नहीं किया है। पत्तन से दोबारा अनुरोध है कि अपेक्षित विश्लेषण करें और इस संबंध में प्रासंगिक कार्य पत्रक भेजें। इस संबंध में, यह दोहराया गया है कि पिछले सामान्य संशोधन में सीओपीटी ने अपने अपर एफए के ईमेल दिनांक 17 दिसम्बर 2009 द्वारा 6 स्लैबों से 3 स्लैबों में परिवर्तन के लिए कार्य पत्रक अग्रणी किए थे।</p>	
5.	<p>मौजूदा दरमान के अनुसार, अंतर्देशीय जल बाजों के लिए बर्थ किराया प्रभार रु0 0.07097 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर से अलग से निर्धारित किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, पत्तन ने इस मद को "अन्य पोर्टों/फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए बर्थ किराया प्रभार" शीर्षक के अधीन शामिल किया है और दर को बढ़ाकर रु0 0.1807 प्रति जीआरटी प्रति घंटा भी की है। चूंकि वृद्धि 150 प्रतिशत से अधिक परिगणित होती है, इसलिए पत्तन से वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ अत्यधिक वृद्धि का औचित्य बताने का भी अनुरोध किया गया था। जवाब में सीओपीटी ने बताया है कि चूंकि पत्तन में लैश बाज नहीं आते हैं और अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों के लिए दरें बहुत कम हैं, इसलिए दरों को एकसमान किया गया था। अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों के लिए रु0 0.1807 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की दर का औचित्य बताते हुए पृथक लागत पत्रक भेजा जाए।</p>	<p>पत्तन को पिछले वर्षों के दौरान अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों से बहुत ही कम राजस्व प्राप्त हुआ था यद्यपि बर्थ किराया प्रभार मौजूदा दरमान में इसके लिए निर्धारित किए गए थे। चूंकि कोचीन में कोई लैश बाज नहीं आते हैं और इसलिए भी कि अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों के लिए दर अस्वीकार्य रूप से कम थी, इसलिए दरों को लैश बाजों तथा अंतर्देशीय जलमार्ग बाजों के लिए एकसमान किए गए थे। इसके लिए अलग से कोई लागत पत्रक नहीं है। चूंकि चैनलों के अनुसंधान पर भारी राशियां खर्च की जा रही हैं और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि बाज चैनलों का प्रयोग कर रहे हैं, अंतर्देशीय जल बाजों के लिए दरों में वृद्धि का प्रस्ताव किया गया था। चूंकि चल रहे अंतर्देशीय जल बाजों की संख्या बहुत कम है, इसलिए दरों की वृद्धि से बहुत अधिक प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p>
6.	<p>काजू गिरी तथा ग्रेनाइट के लिए मौजूदा घाटशुल्क दर (विदेशी) रु0 63 और रु0 67 प्रति टन है। पत्तन ने इन दरों को कम कर क्रमशः रु0 50 और रु0 52 करने का प्रस्ताव किया है। कच्चे काजू (रु0 49) और फल (रु0 48) के लिए मौजूदा दरें बढ़ाकर रु0 50 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया गया है। आधार जिसपर नई दरें निर्धारित की गई हैं, कार्य पत्रकों के साथ स्पष्ट करें। 2012-13 से 2014-15 के लिए उसपर प्रतिवर्ष राजस्व प्रभाव भी गणना पत्रकों के साथ बताएं।</p>	<p>यहां पर उल्लेखनीय है कि कार्गो जैसे काजू और काजू गिरी, फल बहुत कम मात्रा में प्रहस्तित किए जाते हैं, उन्हें "काजू, गिरी तथा फल" की संयुक्त श्रेणी में समूहित किए गए हैं और एकसमान दर निर्धारित की गई है। इसी तरह ग्रेनाइट की दर के संबंध में, इसे 'निर्माण तथा भवन सामग्री' के अधीन समूहित किया गया था और एकसमान दर निर्धारित की गई थी।</p>
7.	<p>हालांकि कपास तथा कपास वेस्ट का लगभग 40,000 टन प्रतिवर्ष प्रहस्तित किया जाता है, इसलिए सीओपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची से इन मदों को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन अपने प्रस्ताव की समीक्षा करें।</p>	<p>चूंकि बहुत ही कम मात्रा में कपास तथा कपास वेस्ट प्रहस्तित किया जाता है, इसलिए घाटशुल्क दरों के मानकीकरण के एक पक्ष रूप में हटाया गया है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि प्रहस्तित कार्गो की बारंबारता बहुत सीमित है, इसे घाटशुल्क दरों की अनुसूची से हटा दिया गया था।</p>
8.	<p>वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान प्रहस्तित रक्षा कार्गो की मात्रा क्रमशः 1386 टन, 2424 टन और 38 टन है। घाटशुल्क दर को रु0 217.55 से बढ़ाकर रु0 300 प्रति मी.ट. करने के लिए अपने प्रस्ताव को प्रमाणित करने के लिए, सीओपीटी ने कहा है कि बर्थिंग पत्तन में वरीयता देने के अलावा पत्तन अलग से सुरक्षा तथा रक्षा उपाय जैसे इस कार्गो को अग्नि शमन, हर समय सुरक्षा, विशेष लाइटिंग आदि उपलब्ध करवाता है। सीओपीटी से अनुरोध है कि लगभग 1616 मी.ट. प्रतिवर्ष के रक्षा कार्गो के प्रहस्तन पर प्रोद्भूत किए जाने वाले अतिरिक्त व्यय को सूचीबद्ध करते हुए कार्य पत्रक उपलब्ध करवाएं।</p>	<p>वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान प्रहस्तित रक्षा कार्गो की मात्रा लगभग क्रमशः 1000 टन, 200 टन है। हालांकि प्रहस्तित कार्गो मात्रा के हिसाब से अमहत्वपूर्ण है, कोचीन पत्तन अधिसूचित बर्थ तथा बढ़ाई गई सुरक्षा के साथ ऐसे कार्गो के प्रहस्तन और बर्थिंग में वरीयता प्रदान करता है। रक्षा कार्गो के प्रहस्तन के लिए अलग क्षेत्र अभिचिह्नित किया जाना चाहिए और पृथक सुरक्षा तथा रक्षा उपायों जैसे अग्निशमन, हर समय सुरक्षा, विशेष लाइटिंग आदि इसके लिए उपलब्ध करवाए जाने की जरूरत है और इसलिए उच्चतर घाटशुल्क दर प्रस्तावित की गई है। यह संभव नहीं है कि प्रचालन के लिए प्रोद्भूत लागत का सही प्रकार से अनुमान लगाया जाए क्योंकि लागतों को कुल लागत में शामिल किया गया है। यहां पर उल्लेखनीय है कि वृद्धि की वजह से अर्जित अतिरिक्त आय भी बहुत कम है।</p>
9.	<p>चूंकि लाइसेंस आधार पर भूमि के आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क का संशोधन 13 जनवरी 2011 को सरकार घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है, सीओपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध है कि भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुसरण करते</p>	<p>मौजूदा दरमान में शीर्ष 3.23 के अधीन दरें और शर्तों टीएएमपी द्वारा पहले से अनुमोदित की गई हैं, जिसे भूमि नीति दिशानिर्देशों के परिदृश्य में सुविचारित नहीं किया गया था। दरें और शर्तें कार्गो प्रचालनों के सुगम प्रवाह के लिए प्रस्तावित दरमान में संशोधित किए</p>

	हुए अंतरण शैडों तथा भंडारगृहों में कार्गो के भंडारण प्रभार के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए।	गए थे।
10.	पत्तन ने अग्निशमन वाहन के उपयोग के लिए प्रभार को ₹0 490/- प्रति घंटा से बढ़ाकर ₹0 3000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। जब इसके लिए लागत ब्योरो के साथ औचित्य मांगा गया था तो पत्तन ने जवाब दिया था कि किराया प्रभार प्रोद्भूत होने वाली संवर्धनात्मक लागत जैसे कर्मचारी लागत, ईंधन लागत, जल/फोम लागत, उपस्कर का अनुरक्षण आदि के आधार पर निर्धारित किया गया है। पत्तन से दोबारा अनुरोध है कि प्रस्तावित नई दर का औचित्य बताते हुए कार्य पत्रक जमा करें।	अग्निशमन वाहन मूलतः पत्तन प्रयोजन के लिए ही अनुसूचित किया जाता है। कुछ आपातकालीन परिस्थितियों में, इसे भी किराये पर दिया जाता है। किराया दर प्रोद्भूत होने वाली संवर्धनात्मक लागत जैसे कर्मचारी लागत, ईंधन लागत, जल/फोम लागत, उपस्कर का अनुरक्षण आदि के आधार पर निर्धारित किया गया है।
11.	यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे फोटोग्राफी और फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रस्तावित उच्चतर दरें उपयोगकर्ताओं को और अधिक ध्यान देने के लिए आकर्षित करेगी और चारों ओर किस तरह ध्यान देंगे और पत्तन संपत्तियों को कैसे नुकसान होने से बचाएंगे और सामान्य शांति भंग नहीं होगी। चूंकि सीओपीटी ने भी यह कहा है कि इसने पत्तन क्षेत्र को साफ करने के लिए व्यय किया है जहां शूटिंग की जाती है, ऐसे व्यय के ब्योरे पूर्ण रूप में भेजें।	फोटोग्राफ लेना/फिल्म शूटिंग पत्तन संबंधित गतिविधि नहीं है। उपयोगकर्ता व्यावसायिक गतिविधियों के लिए पत्तन संपत्तियों का इस्तेमाल कर रहे हैं। यहां उल्लेखनीय है कि शूटिंग के पूरा होने के बाद पत्तन क्षेत्र साफ करने के लिए किए गए व्यय पीछे छोड़े गए गंदगी की मात्रा और पत्तन क्षेत्र को हुए नुकसान पर निर्भर करता है। इसलिए सफाई के लिए प्रोद्भूत व्यय की राशि का ठीक प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता। इसके अलावा, इस गतिविधि से सृजित आय बहुत ही कम है क्योंकि यह नियमित व्यवसाय नहीं है। इसलिए, इसके लिए कोई पृथक लागत विवरण नहीं है।
12.	जब चुनिंदा प्रकार के वाहनों के लिए दरें बढ़ाने के पीछे का आधार मांगा गया था तो सीओपीटी ने जवाब दिया था कि दरें सड़क रखरखाव, टोल कार्यालय स्टाफ वेतन, टोल कार्यालय अनुरक्षण आदि के लिए प्रोद्भूत लागतों पर विचार करते हुए निर्धारित की गई हैं। प्रस्तावित दरें उपर्युक्त लागत तत्वों वाले लागत पत्रकों के साथ प्रमाणित करें।	पत्तन पत्तन क्षेत्र में 2 टोल गेटों का अनुरक्षण कर रहा है, एक एरणाकुलम रोड़ और दूसरा माटनचैरी रोड़। इसके सुगम कार्यसंचालन के लिए, वर्तमान में 38 वॉच एंड वार्ड सुरक्षा कर्मी दोनों टोल गेटों पर 3 पालियों में कार्य कर रहे हैं। कर्मचारी संबंधित लागत ₹0 1.5 करोड़ प्रतिवर्ष से अधिक आती है। सड़क रखरखाव, टोल कार्यालय रखरखाव, बिजली तथा पानी प्रभार, कंप्यूटर तथा स्टेशनरी प्रभार आदि के लिए किए गए व्ययों पर विचार करते हुए भी टोल प्रभारों बहुत कम वृद्धि प्रस्तावित की गई है।
13.	सीओपीटी को टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/11/2008-सीओपीटी दिनांक 16 जनवरी 2010 का अवलोकन करने की सलाह दी गई थी जिसमें पैरा 7(iv) में पत्तन को बीएसएनएल तथा भारती एअरटेल लिमिटेड द्वारा पहले उठाए गए बिन्दुओं की जांच करने और तब टीवी/टेलीफोन लाइनों के लिए मार्गाधिकार प्रभार वसूल करने के कलए पृथक प्रस्ताव, यदि आवश्यक हो, जमा करने का निदेश दिया गया था। सीओपीटी ने इस प्राधिकरण की ओर ध्यान नहीं दिया है।	पत्तन एक "स्थानीय प्राधिकरण" है और इसलिए यह उसका अधिकार है कि उपयुक्त शर्तों के लिए अनुमति दी जाए। पत्तन के अनुसार टेलीफोन लाइनें पत्तन भूखंडों से गुजर रही हैं जिसका स्वामित्व और अनुरक्षण पत्तन द्वारा किया जाता है और कई निजी अधिकारी पत्तन भूखंड के भीतर कार्य कर रहे हैं और बीएसएनएल तथा भारती एअरटेल लिमिटेड वाणिज्यिक व्यवसाय कर रहे हैं और अपने परिचालनों से राजस्व अर्जित कर रहे हैं और वे पत्तन के लिए कोई विचार नहीं कर रहे हैं और पत्तन को कोई रियायत भी नहीं दे रहे हैं। अतः पत्तन का मत है कि उसके भूखंड से गुजारकर उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से प्रतिलाभ प्राप्त करने का उसका अधिकार होना चाहिए।
14.	सीओपीटी ने अभी यह सूचित करना है कि यह पारदर्शी तरीके से पत्तन क्षेत्र में बेकार माल के डम्पिंग/निपटान के लिए दंडात्मक प्रभारों को कैसे लागू करेगा। यदि अतिरिक्त मैन पावर तैनात की जाती है तो उसके ब्योरे भी भेजें। प्रस्तावित दरों का औचित्य बताते हुए गणना पत्रक भेजें।	पत्तन एक प्रतिबंधित क्षेत्र है जहां कई आवासीय मकान, कार्यालय, स्कूल, आदि स्थित हैं और पत्तन क्षेत्रों में बेकार माल डम्प किए जाने से सीवेज/अन्य प्रकार की परिस्थितियां उत्पन्न हो जाती हैं। कई बार देखा गया है कि निजी पार्टियों द्वारा रात के समय के दौरान पत्तन क्षेत्र में सेप्टिक/सीवेज/अन्य प्रकार का बेकार माल पत्तन क्षेत्रों में डम्प किया जा रहा है। यह एक गैरकानून गतिविधि है जिससे पर्यावरण प्रदूषित होता है और पत्तन समुदाय का स्वास्थ्य भी प्रभावित होता है। इसलिए ऐसी डम्पिंग को हतोत्साहित करने और रोकने के लिए दंड रूप में प्रभार वसूल किए जाते हैं और इसे राजस्व के स्रोत के रूप में नहीं माना गया है। प्रभार तभी प्रोद्भूत होते हैं जब कोई व्यक्ति बेकार माल पत्तन क्षेत्र में डम्प करता है। इसलिए यह संभव नहीं है कि इन प्रभारों के कारण सृजन किए जाने के लिए राजस्व का अनुमान लगाया जा सके। सीआईएसएफ मोबाइल स्कर्वॉड पूरे पत्तन क्षेत्र में चक्कर लगाती हैं जो बेकार माल डम्प करने की गतिविधि को नियंत्रित करेगी और प्रभार वसूल करेगी।

15.	<p>दरमान में मार्गाधिकार प्रमारों के अधीन मौजूदा नोट संशोधित करने के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए, यदि संशोधन जरूरी पाया जाता है।</p>	<p>मार्गाधिकार प्रमारों पर पहुंचने के लिए पत्तन क्षेत्र की गणना करने के लिए सीओपीटी द्वारा अनुसरित पद्धति एक है, जिसे किसी अन्य उपयोक्ता एजेंसियों अर्थात् पट्टाधारकों से बिना किसी आपत्ति के पिछले छह दशकों के लिए पत्तन में अनुसरित किया जा रहा है। पत्तन न्यास पाइपलाइन पेट्रोलियम नियमों के अनुसार बिछाने की अनुमति दे रहा है जोकि दो समीपवर्ती पाइप लाइनों के बीच निरीक्षणों, मरम्मतों, अनुरक्षण आदि के लिए 30 से.मी. की साइड सफाई आवश्यक है। इस प्रकार छोड़े गए क्षेत्र का किसी अन्य प्रयोजन के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता अथवा भविष्य में उक्त अपेक्षाओं का अनुपालन किए बिना, सीओपीटी में भी, पाइपलाइन नहीं बिछाई जा सकती, सभी पाइपलाइनों टैंक टर्मिनलों के रूप में विभिन्न सड़कों के साथ भूमिगत बिछाए गए हैं और उनकी लदाई/उतराई जेट्टियां विभिन्न स्थानों पर तैनात हैं।</p>
-----	--	---

9.2. इसके अलावा, सीओपीटी ने अपने अतिरिक्त निवेदन भी प्रस्तुत किए थे जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). 2009-10 में मैनुअल प्रणाली से एसएपी प्रणाली में लेखों को विस्थापित किए जाने के समय, परिसंपत्तियों को बिजनेस तथा बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों में पुन:वर्गीकृत तथा पुन:समूहित किया गया था। इसलिए, पिछले वर्षों के आंकड़ों से एक-एक की तुलना करना मुश्किल होगा। इसलिए पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए परिसंपत्ति ब्योरे भेजे हैं। यहां पर यह भी उल्लेखनीय है कि पत्तन ने मौजूदा दरों से किसी बढ़ोतरी का प्रस्ताव नहीं किया गया है और मौजूदा प्रस्ताव वर्तमान दरमान का विस्तार मात्र ही है।
- (ii). क्वार्टरों, हास्पिटलों, क्वार्टरों को जाने वाली सड़कों से संबंधित पूर्ववर्ती परिसंपत्तियों को बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियां माना गया था। चूंकि इस तथ्य पर विचार करते हुए कि ये परिसंपत्तियां संवेदनशील परिसंपत्तियां हैं और कि वे प्रत्यक्ष/अप्रत्यक्ष तौर पर पत्तन परिचालनों से जुड़ी हुई हैं, इन परिसंपत्तियों को एसएपी प्रणाली में विस्थापित किए जाने के समय बिजनेस परिसंपत्तियों के अधीन समूहित किया गया था। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि गतिविधियां/उप-गतिविधियां नियोजित पूंजी पर अनुमत आरओसीई पर विचार किए जाने से पहले भी घाटा दर्शा रही हैं।
- (iii). आईसीटीटी, वालारपादम के लिए केपिटल निकर्षण परियोजना के लिए भारत सरकार से प्राप्त हुए सहायता अनुदान के ब्योरे वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों (प्रतियां प्रेषित की गई हैं) की 'अनुसूची - ग' में दी गई हैं। यहां यह भी उल्लेखनीय है कि परिसंपत्तियों को पूंजीकृत नहीं किया गया है क्योंकि कार्य अभी प्रगतिधीन है।

10. जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित दरमान (एसओआर) की मूल वैधता 31 मार्च 2012 तक थी। दिया गया है कि सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव प्रक्रियाधीन था और इसे ध्यान में रखते हुए कि अंतिम रूप से विचार किए जाने के लिए इसमें और अधिक समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 9 अप्रैल 2012 द्वारा सीओपीटी के एसओआर की वैधता को 30 सितम्बर 2012 तक विस्तारित किया था।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश सं. टीएमपी/11/2009-सीओपीटी दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2012 तक थी जिसे 30 सितम्बर 2012 तक विस्तारित किया गया था। सीओपीटी ने इस आधार पर पत्तन द्वारा मूल्यांकित घाटे के बावजूद 2012-13 से 2014-15 तक तीन वर्षों की अवधि को शामिल करते हुए अगले प्रशुल्क चक्र के लिए मौजूदा प्रशुल्क को बनाए रखने का प्रस्ताव किया है कि इसके मौजूदा प्रशुल्क पड़ोसी पत्तनों जैसे न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में प्रचलित प्रशुल्क की तुलना में स्वतः ही ज्यादा हैं। किसी भी मामले में, यह जरूरी है कि सीओपीटी की वित्तीय/लागत स्थिति का विश्लेषण किया जाए और जांच की जाए कि क्या वित्तीय/लागत स्थिति सीओपीटी को मौजूदा प्रशुल्क को बनाए रखने के लिए सीओपीटी को अनुमति प्रदान करती है।
- (ii). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 द्वारा दाखिल किया गया मूल प्रस्ताव वर्ष 2011-12 के वास्तविक से अद्यतन किया जाना था। पत्तन ने हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के साथ अपने पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा वर्ष 2011-12 के अलेखापरीक्षित वास्तविक वित्तीय आंकड़ों के साथ अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। पत्तन द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 जून 2012 द्वारा पत्तन द्वारा प्रेषित की गई सूचना/स्पष्टीकरणों ने अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण भेजे जाने के लिए हमारे पत्र दिनांक 16 जुलाई 2012 द्वारा एक और प्रश्नावली के सभी जरूरी बिन्दुओं को विस्तार से संबोधित नहीं किया गया था। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 अगस्त 2012 द्वारा अंतिम संशोधित लागत विवरण भेजा था। पत्तन ने बाद में विभिन्न अवसरों पर, आखिर में 17 अक्टूबर 2012 को, विभिन्न बिन्दुओं के लिए टुकड़ों में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ सीओपीटी द्वारा दिनांक 21 अगस्त 2012 को दाखिल किए गए संशोधित लागत विवरण पर इस विश्लेषण के लिए विचार किया गया है।

- (iii). (क). सीओपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए फरवरी 2010 में की गई थी। पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार लागत विवरण ने समग्र पत्तन (संपदा गतिविधि अतिरिक्त) के लिए वर्ष 2009-10 (एक माह), 2010-11 और 2011-12 के लिए ₹ 202.43 करोड़ का कुल घाटा दर्शाया गया था जो तदनुसूची अवधि के लिए 49.7 प्रतिशत औसत घाटा दर्शाया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में, रक्षा कार्यों की घाटशुल्क दर में 40 प्रतिशत वृद्धि, पोत संबंधित प्रमारों (बर्थ किराये के अलावा) में 40 प्रतिशत, 6 स्लैब ढांचे के 3 स्लैब ढांचे में परिवर्तन के साथ बर्थ किराया प्रमारों में 30 प्रतिशत वृद्धि, कुछ विविध प्रमार जैसे घाट प्रवेश अनुज्ञापत्र, चढ़ना/उतरना प्रमार, आदि अनुमोदित किए गए थे।
- (ख). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण को प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तनों की वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।
- (ग). सीओपीटी ने पिछली प्रशुल्क समीक्षा में सुविचारित अनुमानों के साथ पूर्व अवधि 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक आंकड़ों से तुलना करते हुए विश्लेषण प्रेषित किया था। सीओपीटी द्वारा प्रेषित पूर्व अवधि के लिए विश्लेषण निम्नलिखित संदर्भ में संशोधित किया गया है:-
- (i). सीओपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2009-10 के लिए आय अनुमान आइबिड आदेश के पैरा 12 (xii) (ज) में परिमाणित राजस्व विवीक्षाओं के आधार पर एवं इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए अतिरिक्त आय व्योरो पर विचार करते हुए फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क में वृद्धि के संदर्भ में समायोजित किया गया है। इस संबंध में अनुमानित आय में सुविचारित वृद्धि वर्ष 2009-10 (एक माह), 2010-11 तथा 2011-12 के लिए क्रमशः ₹ 1.94 करोड़, ₹ 25.72 करोड़ तथा ₹ 41.70 करोड़ परिगणित होती है।
- (ii). परिचालन आय, परिचालन लागत, आर्बिट्रि प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों तथा मूल्यहास से संबंधित वास्तविक आंकड़े अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए समायोजनों के अधीन तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान अनुसरित सामान्य दृष्टिकोण वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा का मूल्यांकन किए जाने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।
- (iv). वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान पोत संबंधित प्रमारों पर प्रदान किए गए छूट राशि क्रमशः ₹ 14.77 करोड़, ₹ 22.93 करोड़ तथा ₹ 31.93 करोड़, सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित, को तदनुसूची वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक आय में जोड़ा गया है।
- (v). पिछले संशोधन के दौरान, फरवरी 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 12 (vii) (ग) एवं (ड) में यथा प्रतिवेदित, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आय रूप में सुविचारित किया गया था और शेष 50 प्रतिशत वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पोत संबंधित गतिविधि के अधीन अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत को पूरा करने के लिए उपयोग किया गया था। अगस्त 2012 में सीओपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में, हालांकि पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान आईजीटीपीएल से प्राप्त हुए वास्तविक राजस्व हिस्से के 50 प्रतिशत पर विचार किया था, इसने तत्संबंधी वर्षों की अनुरक्षण निकर्षण लागत के सापेक्ष राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के केवल 25 प्रतिशत को समायोजित किया था और बताया गया है कि शेष 25 प्रतिशत राजस्व तथा पूंजी व्ययों की पूर्ति के लिए सामान्य आरक्षण में अंतरित किया जाएगा। चूंकि सामान्य आरक्षण निधि में राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के अंतरण के लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रावधान नहीं है, इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया जा सकता। इसलिए, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान आईजीटीपीएल से प्राप्त हुई वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी का संव्यवहार फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान सीओपीटी द्वारा प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आय रूप में सुविचारित किया गया है और शेष राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान पत्तन द्वारा उपाजित वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण व्ययों के प्रति समायोजित किया गया है।
- (घ). बिजली वितरण से संबंधित आय, व्यय तथा निवल अचल परिसंपत्तियां, पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित, पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए संव्यवहार के अनुसार वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक निष्पादन के मूल्यांकन के लिए वास्तविक आंकड़ों से अतिरिक्त हैं। मूल्यहास के मामले में, तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों और लागत विवरण में सीओपीटी द्वारा सुविचारित आंकड़ों के बीच अन्तर बिजली वितरण से संबंधित परिसंपत्तियों पर मूल्यहास रूप में सुविचारित किए गए दिखाई देते हैं।
- (ड). वित्त तथा विविध आय के मामले में, सीओपीटी ने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए निवेशों पर ब्याज को अलग रखा था। वित्त तथा विविध व्यय के मामले में, ऋणों पर ब्याज, वीआरएस एक्स-ग्रेथिया, फ्रिज बेनिफिट टैक्स पत्तन द्वारा अलग रखे गए हैं। पेंशन निधि में अंशदान के संबंध में, सीओपीटी ने लागत विवरणों में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान वास्तविक पेंशन भुगतानों पर विचार किया था। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पिछली अवधि के विश्लेषण के लिए सुविचारित की गई है। तथापि, लागत विवरणों तथा वार्षिक लेखों में सुविचारित वित्त एवं विविध आय और वित्त एवं विविध व्यय के बीच देखे गए कुछ मामूली अन्तर वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के आधार पर समायोजित किए गए हैं।
- (च). वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित, बिजली वितरण से संबंधित परिसंपत्तियों के अलावा, अचल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड का मूल्य वर्ष 2009-10 तांी 2010-11 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित किया गया है जो पूर्व निष्पादन के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित किया गया है। वर्ष 2011-12 के मामले में, बिजली संबंधित परिसंपत्तियों के अलावा, पत्तन ने, नीचे दिए गए व्योरे अनुसार, वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल प्रखंड से ₹ 18.99 करोड़ के निवल प्रखंड के साथ परिसंपत्तियों को अलग रखा है।

	(₹ लाखों में)
राजस्व हिस्सेदारी में प्रभाजित परिसंपत्तियां	- 989.21
एसपीएम गतिविधियों में प्रभाजित परिसंपत्तियां	- 889.80
जलयान सुरक्षा में प्रभाजित परिसंपत्तियां	- 20.63

जोड़	- 1899.64
	=====

पत्तन ने निवल प्रखंड से उपर्युक्त परिसंपत्तियों को अलग रखने के कोई कारण नहीं दिए हैं। इसके अलावा, पत्तन ने वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 में इन परिसंपत्तियों में से किसी को अलग नहीं रखा है। इसलिए, इसे ध्यान में रखते हुए कि इन सेवाओं/गतिविधियों से संबंधित आय तथा व्यय पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के लिए सुविचारित किए गए हैं, ऊपर यथा उल्लिखित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2011-12 के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित निवल प्रखंड में जोड़ा गया है। राजस्व हिस्सेदारी से संबंधित परिसंपत्तियों को राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति को दिए गए संव्यवहार के अनुसार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा पोत संबंधित गतिविधि के बीच 50:50 के अनुपात में प्रभाजित किया गया है। एसपीएम गतिविधियों तथा जलयान सुरक्षा से संबंधित परिसंपत्तियों को पोत संबंधित गतिविधि में प्रभाजित किया गया है।

- (छ). फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 12 (x) (छ) में यथा प्रतिवेदित, बिजनेस परिसंपत्तियों, बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के रूप में निवल अचल परिसंपत्तियों का वर्गीकरण सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया था। तदनुसार, बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए क्रमशः ₹ 2040.42 लाख, ₹ 1996.60 लाख और ₹ 1952.78 लाख पर सुविचारित किया गया है। इसी प्रकार, सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड तदनुसूची वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 11.81 लाख, ₹ 11.61 लाख और ₹ 11.41 लाख सुविचारित किया गया था। वर्तमान प्रस्ताव में, सीओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के लिए किसी पर विचार नहीं किया था। हालांकि पत्तन ने लागत विवरणों के फार्म 4क में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹ 243.07 लाख, ₹ 233.87 लाख, ₹ 224.67 लाख और ₹ 215.47 लाख रूप में बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड दर्शाया है, परन्तु समग्र पत्तन एवं विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए पत्तन द्वारा परिकलित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ यह स्थिति नहीं दर्शाता है।

अन्तर के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित कारण कुछ परिसंपत्तियों अर्थात् क्वार्टर, हास्पिटल, बिजनेस परिसंपत्तियों के अधीन क्वार्टरों को जाने वाली सड़कों का पुनःसमूहीकरण है जो एसपी प्रणाली में लेखों को विस्थापित किए जाने के समय बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में पहले माने गए थे। इस संबंध में पत्तन के निवेदन में कोई मेरिट दिखाई नहीं देती है क्योंकि नए लेखांकन प्रणाली में विस्थापन से परिसंपत्तियों जैसे क्वार्टर, सड़कों के उपयोग पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता है। इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, इन परिसंपत्तियों को केवल बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों/सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में वर्गीकृत किया जाना है। उपर्युक्त के मद्देनजर, अनुमान स्तर पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए फरवरी 2012 के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के लिए व्यवस्थित किए गए हैं।

- (ज). प्रशुल्क दिशानिर्देश विभिन्न कार्य पूंजी मदों जैसे वस्तुसूची, विविध देनदार, रोकड़ जमा आदि के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। सीओपीटी ने वर्ष 2009-10 से 2014-15 के लिए मौजूदा परिसंपत्तियां संघटित करते हुए विविध देनदारों, स्टोर वस्तुसूची तथा रोकड़ जमा राशियों से संबंधित मौजूदा परिसंपत्तियों का मूल्य भेजा है। इसने वर्ष 2009-10 से 2014-15 तक सभी वर्षों के लिए मौजूदा देयताओं तथा अनुमानित नकारात्मक कार्य पूंजी के मूल्य भी भेजे हैं। इसलिए, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए पत्तन के पूंजी आधार के निर्धारण के लिए कार्यपूंजी को शून्य रूप में लिया गया है।

- (झ). संपदा परिसंपत्ति को छोड़कर बिजनेस परिसंपत्तियों से संबंधित वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ अनुपात आधार पर इसे तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित क्षमता उपयोग से जोड़ते हुए स्वीकृत किया गया है, क्योंकि क्षमता उपयोग अनुमान स्तर पर सभी वर्षों के लिए 60 प्रतिशत से कम था। बिजनेस संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ 7.40 प्रतिशत की तत्कालीन प्रचलित जोखिम मुक्त दर पर स्वीकृत किया गया था। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा अब प्रेषित डिजाइन क्षमता और उक्त तीन वर्षों में अर्जित वास्तविक यातायात के आधार पर, वास्तविक क्षमता उपयोगिता तत्संबंधी वर्षों के लिए क्रमशः 51.81 प्रतिशत, 47.24 प्रतिशत और 53.99 प्रतिशत परिगणित होता है। पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पूर्ण प्रतिलाभ का दावा किया है जबकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से कम है। फरवरी 2010 में पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ वास्तविक क्षमता उपयोगिता, संपदा गतिविधि के अधीन व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का पूर्ण प्रतिलाभ और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 7.40 प्रतिशत की दर से जुड़े व्यवसाय परिसंपत्तियों (संपदा गतिविधि के अधीन परिसंपत्तियों के अलावा) पर अनुपातिक आधार पर स्वीकृत किया गया है।

- (ण). पत्तन वर्ष 2011-12 से आगे की अवधि के लिए भी पिछले आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क की वसूली जारी रखे हुए है। जब तक इस आदेश को क्रियान्वित किया जाता है, वर्ष 2012-13 समाप्त हो जाएगा। इसलिए, यह उपयुक्त होगा कि पूर्व अवधि के हिस्से के रूप में वर्ष 2012-13 के लिए लागत विवरण में दर्शाई गई लागत स्थिति पर विचार किया जाए। सीओपीटी द्वारा यथा निर्धारित लागत स्थिति, उपर्युक्त विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों के लिए किए गए संशोधन के अधीन, पर विचार किया गया है।

- (त). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, पूर्व अवधि 2009-10 से 2012-13 के लिए स्वीकार्य नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के बाद निवल अधिशेष/घाटा का सार निम्नवत् है:-

(रु० लाखों में)

वर्ष	प्रशुल्क में स्वीकृत की गई वृद्धि के प्रभाव पर विचार करने के बाद पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	उपर्युक्त समायोजनों के बाद वास्तविक आंकड़े
2009-10	(-) 9691	(-) 8052
2010-11	(-) 10124	(-) 10075
2011-12	(-) 8445	(-) 8171
जोड़	(-) 28620	(-) 26298
2012-13	--	(-) 7517
जोड़		(-) 33815

यह देखा गया है कि प्रहस्तित यातायात के रूप में वास्तविक भौतिक निष्पादन में सकल भिन्नता वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अनुमानित स्थिति से 6 प्रतिशत कम है। वास्तविक आय में भिन्नता के सापेक्ष तीन वर्षों के लिए अनुमानित स्थिति 13 प्रतिशत अधिक पाई गई है जोकि मुख्य रूप से जुलाई 2010 से संपदा किरायों के संशोधन के कारण संपदा किराया आया में वृद्धि की वजह से है। किसी भी मामले में, भिन्नता (+) / (-) 20 प्रतिशत पाई जाती है। परिचालन लागत और तीन वर्षों के लिए प्रबंधन सामान्य उपरिचय अनुमानित स्थिति की अपेक्षा लगभग 10 प्रतिशत अधिक पाए जाते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित व्ययों के सापेक्ष वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए वास्तविक स्थिति में भिन्नता मुख्य रूप से पत्तन कर्मचारियों तथा अधिकारियों को मजदूरी संशोधन के क्रियान्वयन की वजह से वेतनों तथा मजदूरी लागत में वृद्धि की वजह से है।

यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों और वर्ष 2012-13 के अनुमान नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने से पहले भी रु० 226.03 करोड़ का परिचालन नुकसान दर्शाते हैं। यह देखने योग्य है कि पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अवधि के दौरान घाटे के समायोजन के लिए कोई दावा नहीं किया है क्योंकि इसने अगले तीन वर्षों के लिए भी मौजूदा प्रशुल्क की वसूली जारी रखने का प्रस्ताव किया है। वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों में भिन्नता के लिए मुख्य कारण स्पष्ट करते हुए पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए स्पष्टीकरणों के मद्देनजर और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन क्षमता इस अवधि के दौरान कम उपयोग की गई है (अर्थात् 47 प्रतिशत से 54 प्रतिशत), यह जरूरी नहीं पाया गया है कि मूल्यांकित पूर्व अवधि नुकसानको समायोजित किया जाए, भविष्य अवधि में और कम क्षमता उपयोग की वजह से उपयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ पड़ेगा।

वर्ष 2012-13 के लिए घाटा अनुमानों को लेखा में लेते हुए मूल्यांकित किया गया है। इसलिए, वर्ष 2012-13 के अनुमानों को, सीओपीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में, वास्तविक आंकड़ों से बदला जाना चाहिए, ताकि वर्ष 2012-13 के लिए पूर्व अवधि घाटे की वास्तविक मात्रा का निर्धारण किया जा सके।

- (iv). (क). वर्ष 2011-12 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात (इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड द्वारा प्रहस्तित कंटेनरयुक्त यातायात के अलावा) 15.38 मीट्रिक मिलियन टन (एमएमटी) बताया गया है। सीओपीटी ने जून 2012 के संशोधित प्रस्ताव में अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः 17.03 एमएमटी, 17.44 एमएमटी और 17.86 एमएमटी यातायात का अनुमान लगाया है। हालांकि पत्तन ने पुष्टि की है कि इसके यातायात पूर्वानुमान 12वीं पंचवर्षीय योजना में अनुमानों के अनुसार हैं, परन्तु सभी उक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित यातायात 12वीं पंचवर्षीय योजना के अधीन सुविचारित अनुमानों की अपेक्षा कम पाए गए हैं। तत्पश्चात, हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने पीओएल यातायात में अन्तर का मिलान किया था और 12वीं पंचवर्षीय योजना में पूर्वानुमानों से मिलान के लिए यातायात पूर्वानुमानों को 17.42 एमएमटी, 19.44 एमएमटी और 21.09 एमएमटी में संशोधित किया था। पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमान पर पत्तन द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि 2012-13 के लिए 13.32 प्रतिशत, 2013-14 के लिए 11.56 प्रतिशत और 2014-15 के लिए 8.49 प्रतिशत देखा गया है।
- (ख). हालांकि पत्तन ने बताया है कि पेट्रोनेट एलएनजी टर्मिनल के अप्रैल 2013 में शुरू होने की संभावना है, परन्तु इसने हमारे अनुरोध के बावजूद इस आधार पर वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए यातायात अनुमानों में पोत यातायात तथा कार्गो यातायात के प्रभाव पर विचार नहीं किया है कि ऐसे व्योरे परियोजना के शुरू होने के बाद ही उपलब्ध होंगे। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति में कोई मेरिट दिखाई नहीं देती है क्योंकि यातायात अनुमान सामान्य तौर पर परियोजना को क्रियान्वित किए जाने से पहले तैयार किए जाते हैं। तथापि, व्योरे के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ग). उपर्युक्त चर्चा के अधीन और स्वीकार करते हुए कि सीओपीटी के यातायात अनुमान 12वीं पंचवर्षीय योजना में पूर्वानुमानों के अनुसार हैं, वर्ष 2012-14 से 2014-15 के लिए सीओपीटी द्वारा यथा प्रेषित यातायात पूर्वानुमान बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं। तथापि, यदि गलत अनुमान की वजह से सीओपीटी को कोई अनावश्यक लाभ उपार्जित होना पाया जाएगा तो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (v). हमारे अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने आंकड़ों के संकलन में मुश्किल उद्घरित करते हुए प्रचलित प्रशुल्क के संदर्भ में आय का विस्तृत मदवार परिकलन नहीं भेजा था। तथापि, इसने कार्गो कार्गो प्रहस्तन गतिविधि, पोत संबंधित गतिविधि और संपदा गतिविधि का ब्रेकअप भेजा था और यह पुष्टि भी की थी कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए आय अनुमान प्रहस्तित वास्तविक कार्गो और वर्ष 2011-12 के दौरान अर्जित वास्तविक आय पर आधारित हैं। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सीओपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आय इसके द्वारा प्रदान की गई छूटों का निवल बताया है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में की गई चर्चा अनुसार, वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक अधिकतम प्रशुल्क स्तर पर आय दर्शाने के लिए छूटों को जोड़ते हुए हमारे द्वारा संशोधित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित

संशोधित आय रु0 296.49 करोड़ है। पत्तन ने अनुवर्ती वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः रु0 321.19 करोड़, रु0 357.78 करोड़ और रु0 394.08 करोड़ की आय का अनुमान लगाया है। सीओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए आय अनुमानों पर नीचे चर्चा की गई है—

(क). कार्गो प्रहस्तन आय:

- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, अगस्त 2012 में पत्तन द्वारा प्रेषित संशोधित लागत विवरणों में सीओपीटी ने पीओएल कार्गो के मामले में यातायात अनुमानों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन किया है। तथापि, पत्तन ने इस संबंध में वर्धित यातायात मात्रा, अनुमानित आय के समायोजन की मांग के अनुसार वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पीओएल कार्गो प्रहस्तन से अनुमानित घाटशुल्क आय को अद्यतन नहीं किया है। पीओएल कार्गो के लिए संशोधित यातायात अनुमानों में, पत्तन ने एसपीएम तथा बर्थों में अनुमानित यातायात के बीच ब्रेकअप नहीं भेजा था। यह विचार करते हुए कि बर्थ (रु0 65/- प्रति मी.ट.) और एसपीएम (रु0 25/- प्रति मी.ट.) पर लागू घाटशुल्क दर में भारी भिन्नता है, यह जरूरी पाया गया है कि बर्थ तथा एसपीएम पर संशोधित पीओएल यातायात मात्रा की हिस्सेदारी निर्धारित की जाए।

जून 2012 में प्रेषित किए गए यातायात अनुमानों में, पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 14 एमएमटी पीओएल मात्रा का अनुमान लगाया है, जिसमें से 9.5 एमएमटी एसपीएम पर प्रहस्तित किए जाने का अनुमान लगाया गया था और 4.45 एमएमटी बर्थों में प्रहस्तित किए जाने का अनुमान लगाया गया था। एसपीएम तथा बर्थ के बीच हिस्सेदारी क्रमशः 32 प्रतिशत और 68 प्रतिशत परिगणित होती है। यह अनुपात आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए एसपीएम तथा बर्थों में अनुमानित पीओएल यातायात की हिस्सेदारी निर्धारित करने के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 हेतु अगस्त 2012 में सीओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए संशोधित पीओएल यातायात अनुमानों पर लागू किया गया है। तदनुसार, एसपीएम तथा बर्थों पर पीओएल कार्गो से अनुमानित घाटशुल्क आय एसपीएम तथा बर्थ पर संशोधित यातायात अनुमानों और मौजूदा दरमान के अनुसार लागू घाटशुल्क दर को लेखा में लेते हुए संशोधित किए गए हैं। बर्थ पर पीओएल कार्गो के लिए संशोधित आय अनुमान, इस प्रकार सभी उक्त तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 29.25 करोड़ के विपरीत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः रु0 29.95 करोड़, रु0 33.28 करोड़ तथा रु0 35.84 करोड़ निर्धारित किया गया है। इसी प्रकार, एसपीएम पर पीओएल कार्गो के लिए संशोधित आय अनुमान, इस प्रकार सभी उक्त तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से सीओपीटी द्वारा अनुमानित रु0 23.75 करोड़ के विपरीत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः रु0 24.48 करोड़, रु0 27.20 करोड़ और रु0 29.29 करोड़ निर्धारित किया गया है।

- (ii). अन्य कार्गो समूहों अर्थात् कोयला तथा सामान्य कार्गो और उर्वरक के मामले में सीओपीटी द्वारा प्रेषित कार्गो प्रहस्तन आय के अनुमान वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए यातायात अनुमानों के साथ टनडम में पाए गए हैं और इसलिए बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।
- (iii). सीओपीटी ने पिछले वर्ष के वास्तविक/अनुमानों में 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए उप-गतिविधियों एफसी पेरियार और भरण तथा खाली करना के अधीन कार्गो प्रहस्तन आय का अनुमान लगाया है। चूंकि इन गतिविधियों से प्राप्त हुई आय को सीधे तौर पर यातायात से नहीं जोड़ा जा सकता, इसलिए पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है और पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए आय अनुमानों पर बिना किसी संशोधन के विचार किया गया है।

(ख). पोत संबंधित आय:

- (i). जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोत संबंधित आय के अनुमानन के लिए विस्तृत परिकलन नहीं भेजा था। इसलिए, इस संबंध में पत्तन द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण/आधार को सत्यापित नहीं किया जा सका। हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने वर्ष 2011-12 के दौरान आने वाले पोतों की वास्तविक संख्या और इन सभी पोतों का कुल जीआरटी भेजा है। पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान आने की संभावना वाले पोतों की अनुमानित संख्या भी भेजी है। वर्ष 2011-12 के लिए कुल जीआरटी घंटे पोतों की संख्या के आधार पर परिकलित किए गए हैं और पत्तन द्वारा पोतों का कुल जीआरटी भेजा गया है। वर्ष 2011-12 के लिए पोतों की वास्तविक संख्या और पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी घंटों पर विचार करते हुए, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोतों के अनुमानित कुल जीआरटी घंटे पत्तन द्वारा वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए पोतों की अनुमानित संख्या के लिए निर्धारित किए गए हैं।

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए प्रमुख पोत संबंधित सेवाओं अर्थात् पत्तन देयताएं, पाइलटेज, बर्थ किराया, एसपीएम — पाइलटेज और टग किराया से सीओपीटी द्वारा अनुमानित आय पोतों के वास्तविक सकल जीआरटी घंटों और वर्ष 2011-12 के दौरान तत्संबंधी सेवा से पत्तन द्वारा अर्जित की गई वास्तविक आय को ध्यान में रखते हुए तथा यथानुपात आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पोतों के अनुमानित सकल जीआरटी घंटों के आधार पर संशोधित किए गए हैं।

- (ii). पत्तन ने विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद डॉलर में मूल्यवर्गित पोत संबंधित प्रभारों से आय के अनुमानन के लिए अंगीकृत विनिमय दर नहीं दर्शाई थी। अंगीकृत किया गया सामान्य दृष्टिकोण प्रशुल्क मामलों को अंतिम रूप दिए जाने

के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय को अद्यतन करने के लिए है। तथापि, वर्ष 2012-13 के लिए, चूंकि औसत विनिमय दर ₹ 54.397 पर उपलब्ध है, इसलिए इसे डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय के अनुमानन में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर, जो ₹ 54.268 है, डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय के अनुमानन में सुविचारित की गई है।

इस प्रयोजन के लिए, कुल अनुमानित आय में विदेशी पोतों से अनुमानित आय की हिस्सेदारी वर्ष 2011-12 में कुल पोतों के वास्तविक सकल जीआरटी घंटों में विदेशी पोतों के वास्तविक कुल जीआरटी घंटों की हिस्सेदारी के आधार पर सुविचारित किया गया है जो 54.25 प्रतिशत परिगणित होता है।

- (iii). सीओपीटी ने यह कहते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अपने ड्रेजर नेहरू शताब्दी को किराये पर लेने से होने वाली किसी आय पर विचार नहीं किया है कि ड्रेजर पत्तन की अपनी निकर्षण आवश्यकताओं के लिए पूरी तरह उपयोग किया जाएगा। तदनुसार, पत्तन ने इस संबंध में मौजूदा दरमान में निर्धारित दरें हटाने के लिए भी प्रस्ताव किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने नेहरू शताब्दी को किराये पर लेने से होने वाली आय और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन पृथक उप-गतिविधि के रूप में ड्रेजर से संबंधित व्यय दर्शाया था। हालांकि पत्तन ने इस उप-गतिविधि के अधीन किसी आय पर विचार नहीं किया था, परन्तु इसने व्ययों, आबंटित उपरिव्ययों, मूल्यहास तथा इस उप गतिविधि के अधीन अलग से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर विचार किया है। जब ड्रेजर के पत्तन प्रयोजन के लिए पूरी तरह उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, यह उपयुक्त होगा कि उसी आधार पर पत्तन देयताओं, पाइलटेंज, बर्थ किराया, आदि जैसी प्रासंगिक सेवाओं के लिए ड्रेजर से संबंधित व्यय वसूल करना उपयुक्त होगा। 100 प्रतिशत नुकसान के साथ पृथक उप-गतिविधि के रूप में नेहरू शताब्दी को दर्शाना जारी रखने का कारण अस्पष्ट रह गया है। किसी भी मामले में, इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। तथापि, पत्तन को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान कुछ साउंड आधार पर प्रासंगिक सेवाओं के लिए ड्रेजर से संबंधित व्ययों का प्रभाजन किया जाए।

- (iv). वर्ष 2011-12 के लिए शुष्क डॉकिंग सेवा से वास्तविक आय शून्य बताई गई है। तथापि, पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2010-11 के दौरान अर्जित औसत आय के आधार पर बताई गई सभी वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए एकसमान रूप से ₹ 30 लाख प्रतिवर्ष की आय का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है और पत्तन द्वारा अनुमानित आय बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है।

- (v). पत्तन ने बाजों के माध्यम से जल की आपूर्ति से होने वाली आय का अनुमान लगाया है और तट पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए इस आधार पर बिना किसी वृद्धि पर विचार किए वर्ष 2011-12 के दौरान इन गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के बराबर कि जल की भारी कमी की वजह से केरल जल प्राधिकरण से जल आपूर्ति की सीमा है। हालांकि पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति उपयुक्त दिखाई देती है, परन्तु यह देखा गया है कि वर्ष 2009-10 से 2011-12 के दौरान अर्जित वास्तविक आय बढ़ोतरी का रुझान दर्शाती है। कार्गो प्रहस्तन के अधीन एफसी पेरियार तथा भरण एवं खाली करने की गतिविधियों के लिए आय के अनुमानन में पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, जहां इन गतिविधियों से आय के अनुमानन में 5 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि पर विचार किया गया है, बाजों के माध्यम से जल की आपूर्ति से प्रेषित की गई अनुमानित आय और वर्ष 2012-13 से 2014-15 तक पत्तन द्वारा तट पर, वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक आय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष की आय पर 5 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किया गया है।

- (vi). उपर्युक्त संशोधनों के मद्देनजर, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए कुल अनुमानित पोत संबंधित आय तदनुसारी वर्षों के लिए ₹ 146.64 करोड़, ₹ 168.63 करोड़ और ₹ 188.99 करोड़ पर पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानित आय के विपरीत क्रमशः ₹ 204 करोड़, ₹ 241.56 करोड़ और ₹ 274.81 करोड़ पर विचार किया गया है। यहां पर यह दोहराना प्रासंगिक होगा कि पत्तन द्वारा प्रेषित आय अनुमान छूट प्राप्त स्तर पर 2011-12 की वास्तविक आय पर आधारित बताया गया है जबकि हमारे द्वारा अनुमानित आय अधिकतम प्रशुल्क स्तर पर 2011-12 की संशोधित आय पर आधारित है।

- (ग). संपदा गतिविधि:

पत्तन ने वर्ष 2011-12 की वास्तविक आय को आधार रूप में लेते हुए 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संपदा गतिविधि से आय का अनुमान लगाया है। पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण सही पाया गया है और पत्तन द्वारा अनुमानित आय बिना किसी संशोधन के सुविचारित की गई है। पूर्व विश्लेषण के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, बिजली वितरण से आय को भविष्य वर्षों के लिए संपदा गतिविधि से आय के अनुमानन के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा अलग रखा गया है, जोकि सही पाया गया है।

- (घ). राजस्व हिस्सेदारी:

- (i). सीओपीटी ने आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹ 85.03 करोड़, ₹ 102.72 करोड़ और ₹ 123.36 करोड़ अनुमान लगाया है। यह देखा गया है कि सीओपीटी ने उक्त 3 वर्षों के लिए आईजीटीपीएल के अनुमानित राजस्व पर 33.3 प्रतिशत की राजस्व हिस्सेदारी लागू करते हुए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां परिकलित की हैं। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने आईजीटीपीएल के अनुमानित

यातयात और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आईजीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क के रूपमें वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए आईजीटीपीएल के अनुमानित राजस्व के लिए विस्तृत परिकलन नहीं भेजा है। पत्तन ने लागत विवरण में दर्शाया है कि वर्ष 2012-13 के राजस्व हिस्सेदारी आंकड़े अगस्त 2012 में संसदीय प्रश्न को प्रेषित की गई सूचना के अनुसार है। वर्ष 2012-13 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए और विचार करते हुए कि पत्तन ने तत्संबंधी पिछले वर्षों की अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति में लगभग 20 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ अगले दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का अनुमान लगाया है, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।

यहां उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि आदेश सं. टीएमपी/25/2008-आईजीटीपीएल दिनांक 5 अगस्त 2009 द्वारा अनुमोदित आईजीटीपीएल में मौजूदा प्रशुल्क 31 दिसम्बर 2015 तक वैध है। इसलिए, आईजीटीपीएल के मौजूदा प्रशुल्क के आधार पर परिकलित राजस्व हिस्सेदारी अनुमान में वर्ष 2012-13 से 2014-15 में संशोधन नहीं किया जा सकता।

(ii). प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान पत्तन ने आईजीटीपीएल द्वारा आरजीसीटी के हस्तांतरण की वजह से आईजीटीपीएल से कर्मचारियों की वापसी के परिणामस्वरूप वर्ष 2010-11 से आगे अनुमानित अधिशेष मैनपावर लागत के बारे में बताया था। तथापि, इस मामले की कार्यवाही के दौरान, पत्तन ने बताया है कि उसके पास अधिशेष मैनपावर नहीं है और कि आरजीसीटी से वापिस भेजे गए सभी कर्मचारी पत्तन पर तैनात किए गए हैं। पत्तन द्वारा लिए गए निर्णय में बदलाव का कारण अस्पष्ट रह गया है। किसी भी मामले में, पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति कि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान कोई अधिशेष मैनपावर लागत नहीं थी पर विश्वास किया गया है।

(iii). पूर्ववर्ती अनुच्छेद में की गई चर्चा के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आय रूप में सुविचारित किए गए हैं और शेष 50 प्रतिशत फरवरी 2010 में प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान पत्तन द्वारा उपार्जित वास्तविक निकर्षण व्ययों के प्रति समायोजित किया गया है। इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के कारण 23 फरवरी 2010 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 12(vii) में दिया गया है।

(iv). इस प्रशुल्क मामले की कार्यवाही के दौरान भी, सीओपीटी ने निवेदन किया था कि वह इस स्थिति में नहीं है कि पृथक एस्करो खाता व्यवस्थित किया जाए और राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का अंतरित की जाए क्योंकि पत्तन वित्तीय संकट से गुजर रहा है और सभी राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का पत्तन के राजस्व तथा पूंजी व्ययों को पूरा करने के लिए उपयोग किए जा रहे हैं। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति को स्वीकार करते हुए और यह विचार करते हुए भी कि पत्तन ने अगले तीन वर्षों के लिए भारी अनुरक्षण निकर्षण व्ययों का अनुमान लगाया है, फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश के दौरान अंगीकृत दृष्टिकोण अगले प्रशुल्क चक्र के लिए भी जारी रखा जा सकता है। तदनुसार, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आय रूप में सुविचारित किए गए हैं और शेष 50 प्रतिशत उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्ययों से समायोजित किया गया है।

(ड). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत सहित आय अनुमान तदनुसारी वर्षों के लिए क्रमशः ₹ 321.20 करोड़, ₹ 357.78 करोड़ और ₹ 394.08 करोड़ पर सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमानों के विपरीत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹ 378.18 करोड़, ₹ 436.37 करोड़ और ₹ 489.95 करोड़ पर सुविचारित किए गए हैं।

(vi). (क). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार व्यय का अनुमान लगाया जाना है। वर्ष 2012-13 के लिए प्रशुल्क संशोधन मामलों के लिए सुविचारित डब्ल्यूपीआई 6.50 प्रतिशत है। तदनुसार, 6.50 प्रतिशत के वृद्धि कारक को अंगीकृत करते हुए अपने व्यय पूर्वानुमानों को संशोधित करने के लिए पत्तन से अनुरोध किया गया था। पत्तन ने भी 21 अगस्त 2012 के अपने प्रत्युत्तर में पुष्टि की है कि उसने 6.50 प्रतिशत के वृद्धि कारक के साथ वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया है। तथापि, सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरणों (फार्म 3ख) से यह देखा गया है कि उसने कई व्यय मदों अर्थात् ईंधन लागत, मरम्मत एवं अनुरक्षण, स्टोरेज तथा पुर्ज, बीमा, अन्य व्यय, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के लिए 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक को लागू किया है। 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ पत्तन द्वारा अनुमानित परिचालन व्ययों तथा उपरिव्ययों को 6.50 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

(ख). सीओपीटी ने पिछले वित्तीय वर्ष 2011-12 में प्रतिवेदित ₹ 19017 के वास्तविक परिचालन व्यय के विपरीत वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹ 27848 लाख, ₹ 29445 लाख और ₹ 30836 लाख पर कुल परिचालन व्यय (संपदा गतिविधि के अधीन मूल्यहास तथा बिजली प्रसारों के अलावा) का अनुमान लगाया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित लागत अनुमान वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक परिचालन व्यय को आधार रूप में लेते हुए विश्लेषित किया जाना है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सीओपीटी द्वारा प्रेषित परिचालन व्ययों के अनुमान अनुवर्ती अनुच्छेदों में विश्लेषित किए गए हैं।

(ग). वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक वेतनों तथा मजदूरी लागत ₹ 9906.74 लाख प्रतिवेदित किए गए हैं। सीओपीटी ने शुरू में वर्ष 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए वेतनों तथा मजदूरी लागत के अनुमान में 12 प्रतिशत वार्षिक के उच्चतर वृद्धि कारक को लागू किया था, इस आधार पर कि तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन 1 जनवरी 2012 से देय हैं। जब वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए सुविचारित उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार करने का अनुरोध किया गया था, पत्तन ने वर्ष 2011-12 के वास्तविक वेतनों तथा मजदूरी लागत को आधार रूप में लेते हुए 6.50 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अगस्त 2012 में प्रेषित किए गए संशोधित लागत विवरणों में संशोधन किया है।

सामान्य पद्धति के अनुसार, पत्तन अधिकारियों तथा कर्मचारियों के मजदूरी संशोधन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 15 प्रतिशत अतिरिक्त वृद्धि करने की अनुमति दी गई है। विचार करते हुए कि 1 जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन केवल तृतीय तथा चतुर्थ श्रेणी के लिए है और अधिकारियों के लिए नहीं है और यह स्वीकार करते हुए कि पत्तन ने शुरू में मजदूरी संशोधन वृद्धि के लिए 12 प्रतिशत के वृद्धि कारक का दावा किया था, वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक वेतनों तथा मजदूरियों में मजदूरी संशोधन वृद्धि के लिए 12 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। उसके पश्चात, वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित वेतनों तथा मजदूरी व्ययों पर पहुंचने के लिए 6.50 प्रतिशत के सामान्य वृद्धि को लागू किया गया है। अगले दो वर्षों के लिए, वेतन और मजदूरी लागत वर्ष 2012-13 के संशोधित अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए 6.50 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वेतन और मजदूरी लागतों का अनुमान लगाया गया है।

वर्ष 2011-12 के लिए सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित कर्मचारियों की वास्तविक संख्या 3102 है और औसत वार्षिक कर्मचारी लागत रु 3.19 लाख परिगणित की गई है। अगले तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए कर्मचारियों की संख्या 2888, 2681 तथा 2480 के निम्नतर स्तर पर बताया गया है। तथापि, पत्तन ने कर्मचारियों की संख्या में कटौती पर विचार करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित वेतनों तथा मजदूरी लागत का समायोजन नहीं किया था। दूसरे शब्दों में, पत्तन ने औसत कर्मचारी लागत पर इसे लागू करने की बजाय कुल वेतनों तथा मजदूरी लागत पर वृद्धि कारक लागू किया है। इसलिए, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए वेतनों तथा मजदूरी के अनुमान तत्संबंधी वर्षों के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित कर्मचारियों की संख्या को लेखा में लेते हुए और औसत वार्षिक कर्मचारी लागत पर वृद्धि कारक लागू करते हुए अद्यतन किए गए हैं, जैसा पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किया गया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संशोधित अनुमानित वेतन तथा मजदूरी लागत क्रमशः रु 11001.55 लाख, रु 10876.85 लाख और रु 10713.38 लाख है जबकि तदनुकूपी वर्षों के लिए पत्तन के अनुमान क्रमशः रु 10550.68 लाख, रु 11236.48 लाख और रु 11966.85 लाख थे।

- (घ). पत्तन ने 2011-12 की वास्तविक बिजली लागत को आधार रूप में लेते हुए 6.50 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए बिजली लागत का अनुमान लगाया था। उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित बिजली लागत बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं।
- (ङ). जून 2012 के संशोधित प्रस्ताव में, पत्तन ने ईंधन लागत के अनुमान में 6 प्रतिशत की उपर्युक्त वृद्धि से ऊपर वर्ष 2012-13 के लिए रु 4.93 करोड़, वर्ष 2013-14 के लिए रु 5 करोड़ की एकमुश्त वृद्धि पर विचार किया था। जब वृद्धि को तर्कसंगत ठहराने की मांग की गई थी तो पत्तन ने कहा था कि उसने 2011-12 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए 6.50 प्रतिशत वार्षिक की वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानों को संशोधित किया था। तथापि, अगस्त 2012 में पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए संशोधित लागत विवरण से यह देखा गया है कि पत्तन ने ईंधन लागत अनुमानों को संशोधित नहीं किया था। इसलिए, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए ईंधन लागत अनुमान 2011-12 की वास्तविक ईंधन लागत को आधार रूप में लेते हुए कम्पाऊडिंग आधार पर 6.50 प्रतिशत वार्षिक का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- (च). पत्तन ने डीसीआई के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए रु 10440 लाख, रु 10530 लाख और रु 10980 लाख की लागत दर से अनुरक्षण निकर्षण करार किया बताया गया है। चूंकि वर्ष 2014-15 के लिए कोई करार नहीं है, इसलिए इस वर्ष के लिए अनुरक्षण निकर्षण व्यय पिछले वर्ष 2013-14 के अनुमानों से 6.50 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि के साथ अनुमान लगाया गया है। हालांकि पत्तन ने अनुमानित राशि के लिए करार का दस्तावेजी साक्ष्य/प्रतियां नहीं भेजी हैं, परन्तु पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

वर्ष 2011-12 के दौरान उपार्जित वास्तविक व्यय वर्ष के दौरान वास्तव में निकर्षित मात्रा में कमी की वजह से रु 10440 लाख के अनुमान के विपरीत रु 5777.01 लाख पर प्रतिवेदित किया गया है। पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए उपार्जित किए जाने के लिए प्रस्तावित रु 10530 लाख के अलावा वर्ष 2012-13 में रु 4662.91 लाख के वर्ष 2011-12 के दौरान अनुरक्षण निकर्षण व्यय में कमी को शुरू में शामिल किया था। हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने अगले तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए बराबर-बराबर वर्ष 2011-12 के दौरान वास्तविक व्यय में कमी को वितरित किया था जिसपर विचार किया गया है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय क्रमशः रु 12084.30 लाख, रु 12534.30 लाख और रु 13428.00 लाख बिना किसी संशोधन के विचार किए गए हैं। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्ययों के अलावा पत्तन ने पत्तन की अपनी निकर्षण आवश्यकताओं के लिए ड्रेजर नेहरू शताब्दी भी तैनात करने का प्रस्ताव किया था। यह संभव हो सकता है कि पत्तन के अपने पूरी तरह उपयोग के लिए नेहरू शताब्दी के प्रस्तावित उपयोग के मद्देनजर, अगले तीन वर्षों के लिए अनुमानित निकर्षण व्ययों में बचत होनी चाहिए। तथापि, चूंकि पत्तन ने बताया है कि वह वर्ष 2013-14 तक अनुरक्षण निकर्षण के लिए डीसीआई के साथ करार पहले ही कर चुका है, इसलिए इस संबंध में अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय संशोधित नहीं किए गए हैं।

जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्ययों से समायोजित किए गए हैं और शेष परिचालन व्यय के रूप में सुविचारित किया गया है।

पत्तन ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 में पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि के लिए वास्तविक निकर्षण अनुरक्षण लागत का हिस्सा आबंटित किया है। इसी प्रकार, पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत के हिस्से के रूप में पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि में आबंटित किया है।

फरवरी 2010 में सीओपीटी में पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान भी पत्तन ने पीओएल (कार्गो प्रहस्तन) गतिविधि के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत के आबंटन का प्रस्ताव किया था। प्रशुल्क आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 के अनुच्छेद 12 (viii) (ग) में स्पष्ट किए गए कारणों से, पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण सुविचारित किया नहीं किया गया था और सम्पूर्ण अनुरक्षण निकर्षण व्यय पोत संबंधित गतिविधि के अधीन सुविचारित किया गया था। फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण को बनाए रखते हुए, सम्पूर्ण वास्तविक/अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण व्यय इस विश्लेषण में पोत संबंधित गतिविधि के अधीन सुविचारित किए गए हैं।

- (छ). पत्तन ने यह कहते हुए मरम्मत एवं अनुरक्षण व्ययों के अधीन फ्लोटिंग क्रॉफ्टों के शुष्क गोदीकरण व्ययों के लिए वर्ष 2012-13 हेतु ₹ 7.50 करोड़, वर्ष 2013-14 के लिए ₹ 7.95 करोड़ और वर्ष 2014-15 के लिए ₹ 8.43 करोड़ के अनुमान पर विचार किया है कि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट ढाई वर्षों में एक बार शुष्क गोदी में खड़े किए जाते हैं। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने शुष्क गोदीकरण किए जाने वाले फ्लोटिंग क्रॉफ्टों के ब्योरे और अनुमानों के आधार नहीं भेजे थे। लागत विवरणों से यह देखा गया है कि पत्तन ने वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 7.50 करोड़ के एकमुश्त अनुमान पर विचार किया है जो अगले दो वर्षों के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक बढ़ाया गया है। इसके अलावा, पूर्व वर्षों के वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि (अर्थात् 2009-10 से 2011-12), पत्तन ने फ्लोटिंग क्रॉफ्टों के शुष्क गोदीकरण के लिए वर्ष 2010-11 में ₹ 6.41 करोड़ की राशि खर्च की थी और शेष दो वर्षों में कोई पर्याप्त व्यय नहीं किए गए हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, सभी 3 वर्षों में लगभग ₹ 7.50 करोड़ के शुष्क गोदीकरण व्ययों का उपार्जन वास्तविक नहीं हो सकता। 2010-11 में किए गए इन व्ययों पर विचार करते हुए, वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 7.50 करोड़ स्वीकृत किया गया है। चूंकि शुष्क गोदीकरण व्यय 2.5 वर्षों में केवल एक बार खर्च किए जाने हैं और पिछले 3 वर्षों के दौरान किए गए वास्तविक व्यय भी इस स्थिति की पुष्टि करते हैं, इसलिए अगले दो वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित व्ययों ₹ 7.95 करोड़ और ₹ 8.43 करोड़ पर विचार नहीं किया गया है।

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित अन्य मरम्मत एवं अनुरक्षण व्यय पत्तन द्वारा अंगीकृत 6 प्रतिशत वृद्धि कारक के लागू 6.50 प्रतिशत के वृद्धि कारक में संशोधन के अधीन सुविचारित किए गए हैं।

- (ज). भंडारों तथा पुर्जों, बीमा, अन्य व्ययों प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के लिए वर्ष 2012-13 से 2014-15 हेतु पत्तन द्वारा अनुमानित व्यय पत्तन द्वारा अंगीकृत 6 प्रतिशत वृद्धि कारक के लागू 6.50 प्रतिशत के वृद्धि कारक में संशोधन के अधीन सुविचारित किए गए हैं।
- (झ). पत्तन ने क्यू-7 क्षेत्र में प्रदत्त स्टेज-पूर्व सेवाओं के लिए तैनात किए बताए गए रीचस्टेकर के लिए वर्ष 2011-12 में ₹ 23.03 लाख के वास्तविक व्यय प्रतिवेदित किए हैं। इसने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि विवरण में इस व्यय को पृथक मद के रूप में दर्शाया है। प्रासंगिक आय, नियोजित पूंजी आदि को दर्शाए बिना व्यय को पृथक मद के रूप में दर्शाने के कारण पत्तन द्वारा स्पष्ट किए बिना रह गए हैं। इसलिए, ₹ 23.03 लाख की यह राशि 'मरम्मत एवं अनुरक्षण' शीर्ष के अधीन सामान्य कार्गो उप-गतिविधि के अधीन परिचालन व्ययों में शामिल की गई है।

वर्ष 2012-13 के लिए, पत्तन ने इस आधार पर ₹ 1.50 करोड़ के व्यय का अनुमान लगाया था कि 2011-12 के ₹ 23.03 लाख का वास्तविक व्यय केवल वर्ष के एक हिस्से से संबंधित है। अगले दो वर्षों के लिए, यह व्यय वर्ष 2012-13 के अनुमान को आधार रूप में लेते हुए कम्पाउंडिंग आधार पर 6.50 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ सुविचारित किया गया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने अनुमानित व्यय की इस मद के लिए कोई आधार प्रेषित नहीं किया है। इसने केवल यही कहा है कि व्ययों की इस मद में रीचस्टेकर के लिए वेतन, टर्मिनल लाभ, आर एंड एम, ईंधन, आदि शामिल हैं। इसके अलावा, लागत विवरणों [फार्म 3क और 5क (i)] से यह देखा गया है कि यद्यपि पत्तन ने व्यय को अलग से नहीं दर्शाया है, परन्तु इसे समेकित लागत विवरण (फार्म 3क) में नहीं दर्शाया गया है। चूंकि समेकित लागत विवरण (फार्म 3क) फार्म 3ख में दिए गए व्यय के ब्योरे के अनुसार है, इसलिए लागत विवरण में प्रतिवेदित स्थिति पर विचार किया गया है।

- (ण). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए सुविचारित कुल अनुमानित परिचालन व्यय तथा प्रबंधन सामान्य उपरिव्यय क्रमशः ₹ 306.11 करोड़, ₹ 300.18 करोड़ और ₹ 303.07 करोड़ पर विचार किया गया है जबकि तदनुसारी वर्षों के लिए पत्तन के अनुमान क्रमशः ₹ 326.87 करोड़, ₹ 345.99 करोड़ और ₹ 363.25 करोड़ थे।

- (vii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर मूल्यहास गणना किए जाने की अपेक्षा करता है। परिसंपत्तियों पर मूल्यहास पत्तन द्वारा यथा प्रतिवेदित पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर गणना की गई है। पत्तन ने अपने अगले प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव को निरूपित किए जाने के समय मूल्यहास की गणना करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करने के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्रदत्त सलाह का अनुपालन नहीं किया है। सीओपीटी को दोबारा सलाह दी जाती है कि अपने अगले प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन प्रस्ताव को तैयार करते समय मूल्यहास की गणना करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का पालन करे।

मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पत्तन द्वारा अनुमानित मूल्यहास पर विश्वास किया गया है और वर्ष 2014-15 में सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धनों के मामले में संशोधन के अधीन विचार किया गया है जिसपर अनुवर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से हमारे द्वारा विचार नहीं किया गया

है। इसके अलावा, वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित उप-गतिविधिवार नियोजित पूंजी विवरण के आधार पर, यह देखा गया है कि पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन “शुष्क गोदीकरण” और “नेहरू शताब्दी” उपगतिविधियों के अधीन परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2013-14 और 2014-15 में नकारात्मक आंकड़े दर्शाता है। तदनुसार, वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए इन उप-गतिविधियों के अधीन मूल्यहास उपलब्ध निवल प्रखंड के साथ संशोधित किए गए हैं। इन दो वर्षों के लिए भी समग्र पत्तन के लिए मूल्यहास उस सीमा तक संशोधित किया गया है।

वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित मूल्यहास क्रमशः ₹ 1905.34 लाख, ₹ 1905.02 लाख और ₹ 1773.01 लाख पर विचार किया गया है जबकि तदनुरूपी वर्षों के लिए पत्तन के अनुमान क्रमशः ₹ 2029.19 लाख, ₹ 2161.09 लाख और ₹ 2690.39 लाख थे।

- (viii). (क). पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित वास्तविक एफएमआई को आधार रूप में लेते हुए कम्पाउंडिंग आधार पर 6.00 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए वित एवं विविध आय (एफएमआई) का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित एफएमआई वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति दर्शाने के लिए मामूली संशोधित किया गया है। अतः, उक्त तीन वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित एफएमआई वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित संशोधित एफएमआई के आधार पर संशोधित किए गए हैं।
- (ख). पत्तन ने वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित वास्तविक एफएमई को आधार रूप में लेते हुए कम्पाउंडिंग आधार पर 6.50 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए वित एवं विविध व्यय (एफएमई) का अनुमान लगाया है। जैसाकि पहले चर्चा की गई है, वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित एफएमई वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति दर्शाने के लिए मामूली संशोधित किया गया है। तत्संबंधी वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित एफएमई वर्ष 2011-12 के लिए सुविचारित संशोधित एफएमई के आधार पर संशोधित किए गए हैं। इसके अलावा, वर्ष 2012-13 से 2014-15 में रिटायर होने वाले कर्मचारियों की संख्या पेंशनरों में परिवर्तित हो जाएगी, उक्त तीन वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित पेंशन निधि अंशदान में वर्ष 2011-12 के लिए वास्तविक पेंशन भुगतानों के आधार पर समानुपातिक रूप से बढ़ाया गया है और पेंशनरों की वास्तविक संख्या 31 मार्च 2012 के अनुसार है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पत्तन ने तत्संबंधी वर्षों के लिए अनुमानित पेंशन भुगतानों के आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान पेंशन निधि में अनुमानित अंशदान पर विचार किया है। 31 मार्च 2012 को वास्तविक पेंशन निधि जमाशेष ₹ 263.05 करोड़ बताया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित की गई एक्यूयूरियल वेल्थूशन रिपोर्ट की प्रति के अनुसार, मौजूदा पेंशनरों और मौजूदा कर्मचारियों की पेंशन देयता को पूरा करने के लिए 31 मार्च 2012 को अपेक्षित शेष जमाशेष ₹ 1536 करोड़ है। हालांकि 31 मार्च 2012 को पेंशन निधि में ₹ 1273 करोड़ की कमी है, परन्तु पत्तन ने अपने सामने पेश आ रही वित्तीय संकट स्थिति के आधार पर पेंशन निधि में अंशदान में वृद्धि करते हुए भविष्य वर्षों में अन्तर को पूरा करने के लिए प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। तथापि, सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि उपर्युक्त अन्तर को पूरा करने के लिए चरणबद्ध तरीके से पेंशन निधि में बढ़ोतरी करने की कार्यवाई शुरू करे।

- (ग). वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए संशोधित एफएमआई समायोजित करने के बाद संशोधित निवल एफएमई क्रमशः ₹ 10280.16 लाख, ₹ 11297.03 लाख और ₹ 12392.18 लाख हैं जबकि तदनुरूपी वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित निवल एफएमई क्रमशः ₹ 9944.03 लाख, ₹ 10590.40 लाख और ₹ 11278.77 लाख थे।

- (ix). सीओपीटी ने विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों के प्रत्यक्ष परिचालन व्यय (मूल्यहास तथा अनुरक्षण निकर्षण लागत के अलावा) के आधार पर विभिन्न मुख्य गतिविधियों और उप-गतिविधियों में प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय, एफएमआई तथा एफएमई प्रभाजित किए बताए गए हैं। चूंकि वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचय बिना किसी संशोधन के सुविचारित किए गए हैं, इसलिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर प्रबंधन तथा सामान्य उपरिचयों के संदर्भ में विश्वास किया गया है। तथापि, चूंकि उक्त तीन वर्षों के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित एफएमआई और एफएमई संशोधित किए गए हैं, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है, इस विश्लेषण में सुविचारित संशोधित एफएमआई और एफएमई पत्तन द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए विभिन्न गतिविधियों/उप-गतिविधियों में प्रभाजित किए गए हैं।

इस प्राधिकरण द्वारा अपने 23 फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए निदेशानुसार, पत्तन ने एसपीएम में मौजूदा पाइलटिंग तथा टग किराया प्रभारों को तर्कसंगत ठहराने के लिए स्टैंडअलोन आधार पर एसपीएम गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण भेजा है। इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रेषित किया गया लागत विवरण वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए ₹ 6.15 करोड़, ₹ 5.86 करोड़ और ₹ 5.56 करोड़ का अनुमानित अधिशेष दर्शाता है। पत्तन ने पोत संबंधित गतिविधि के अधीन एसपीएम – पोत संबंधित प्रभारों के लिए एक उप-गतिविधि लागत विवरण [5 क (iii)] भी भेजा था, जो वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹ 10.56 करोड़, ₹ 10.44 करोड़ और ₹ 10.32 करोड़ का अधिशेष दर्शाते हैं। एसपीएम के लिए स्टैंडअलोन लागत विवरण और उप गतिविधि लागत विवरण (5 क iii) में प्रतिवेदित आय तथा परिचालन व्यय करार में नहीं हैं। इसके अलावा, जब मूल्यहास, उपरिचय तथा नियोजित पूंजी स्टैंडअलोन लागत विवरण में सुविचारित किए जाते हैं, पत्तन का उप-गतिविधि लागत विवरण किसी भी प्रकार से इन मदों पर विचार नहीं करता है। इन दो विवरणों में विभिन्न दृष्टिकोण का अनुसरण करने का कारण पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। किसी मामले में, चूंकि स्टैंडअलोन लागत विवरण में प्रतिवेदित आंकड़ों के लिए आधार पर्याप्त रूप से स्पष्ट नहीं किए गए हैं और स्वीकार करते हुए कि प्रशुल्क संशोधन पर निर्णय मुख्य रूप से पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति पर आधारित है, इसलिए पोत संबंधित गतिविधि के अधीन एसपीएम के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित उप-गतिविधि लागत विवरण इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है, तथापि, पिछले अनुच्छेदों में चर्चा किए गए संशोधन करने होंगे।

- (x). (क). पत्तन ने वर्ष 2012-13 और 2013-14 में सकल प्रखंड में किन्हीं संवर्धनों का अनुमान नहीं लगाया है। इसने वर्ष 2014-15 में ही ₹ 109 करोड़ (फ्लोटिंग क्रॉफ्टों के अधीन ₹ 6 करोड़, गोदियों, समुद्रदीवारों आदि के अधीन ₹ 50 करोड़ और क्रेनों तथा वाहनों के

अधीन रु0 53 करोड़) की सीमा तक सकल प्रखंड में संवर्धन का अनुमान लगाया है। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, पत्तन ने योजनाओं के ब्योरे, संवर्धनों की अनुमानित लागत के लिए आधार और परियोजनाओं के शुरू होने की संभावित तारीख नहीं बताई थी। पत्तन ने केवल यही कहा था कि सकल प्रखंड के लिए प्रस्तावित संवर्धन 12वीं पंचवर्षीय योजना के अनुसार है। इसके अलावा, हालांकि पत्तन ने फार्म 4ख में दर्शाया है कि निवेश अतिरिक्त तथा नया बल्क कार्गो प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित किया गया है, परन्तु अतिरिक्त यातायात और आय ब्योरे पत्तन द्वारा नहीं भेजे गए थे। इस मददेनजर रखते हुए कि पत्तन ने अनुमानित लागत और परियोजनाओं के पूरा होने के लिए निर्धारित समय संबंधी अपेक्षित ब्योरे नहीं भेजे थे और स्वीकार करते हुए कि अतिरिक्त यातायात और आय पर बिना किए बिना केवल निवेश पर विचार करने से पत्तन उपयोक्ताओं पर अनावश्यक बोझ पड़ेगा, पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 में प्रस्तावित निवेश इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है। तथापि, यदि सीओपीटी उन परियोजनाओं को पूरा करने तथा शुरू करने की स्थिति में हो जो इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किए गए हैं, यह इस प्राधिकरण के विचार के लिए सुविधा के शुरू होने की तारीख से छह महीने पहले लागत ब्योरों के साथ उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव ला सकता है।

- (ख). फरवरी 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए और वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित परिसंपत्तियों के गतिविधिवार वास्तविक निवल प्रखंड के आधार पर, बिजली वितरण गतिविधि से संबंधित निवल अचल परिसंपत्तियां वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित निवल प्रखंड में अलग रखे गए हैं।
- (ग). पूर्व अवधि विश्लेषण से संबंधित पूर्ववर्ती अनुच्छेद में पहले से की गई चर्चा के अनुसार, रु0 18.99 करोड़ का निवल प्रखंड, एसपीएम गतिविधियों में प्रमाजित संयुक्त परिसंपत्तियों का मूल्य, वर्ष 2011-12 के लिए नियोजित पूंजी से सीओपीटी द्वारा अलग किए गए राजस्व हिस्सेदारी और जलयान सुरक्षा प्रभारों को उक्त वर्ष के लिए सीओपीटी द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी में जोड़ा गया है। इस संशोधन का संचयी प्रभाव वर्ष 2012/13 से 2014-15 के लिए अनुमानित नियोजित पूंजी में सुविचारित किया गया है।
- (घ). जैसाकि पूर्व अवधि विश्लेषण से संबंधित पूर्ववर्ती अनुच्छेद में पहले से चर्चा की गई है, अनुमानित कार्य पूंजी वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए शून्य रूप में ली गई है।
- (ङ). वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए समग्र पत्तन हेतु संशोधित नियोजित पूंजी तदनुकूपी वर्षों के लिए क्रमशः रु0 258.77 करोड़, रु0 215.78 करोड़ और रु0 405.09 करोड़ की तुलना में क्रमशः रु0 319.43 करोड़, रु0 300.38 करोड़ और रु0 282.65 करोड़ परिगणित होता है।
- (च). सीओपीटी द्वारा प्रेषित व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में परिसंपत्तियों के वर्गीकरण पर पूर्व निष्पादन विश्लेषण पर पूर्ववर्ती अनुच्छेद में विस्तार से चर्चा की गई है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, अगले तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड भी वार्षिक मूल्यदा स्वीकृत किए जाने के बाद वर्ष 2011-12 के लिए व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर अनुमानित किए गए हैं।
- (xi). सीओपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए 33.48 मिलियन टन कंटेनरयुक्त कार्गो और अगले दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 37.48 मिलियन टन के अलावा पत्तन की क्षमता अभिकल्पित की है। हालांकि पत्तन ने अभिकल्पित क्षमता के लिए विस्तृत परिकलन नहीं भेजा है, परन्तु पत्तन द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

पत्तन ने वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्षमता उपयोगिता क्रमशः 52.05 प्रतिशत, 51.73 प्रतिशत और 56.12 प्रतिशत मूल्यांकित की है जोकि तदनुकूपी वर्षों के लिए निर्धारित डिजाइन क्षमता और अनुमानित यातायात पर आधारित बताया गया है।

पत्तन ने अपने अनुमानों में नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत वार्षिक के अधिकतम प्रतिलाभ का दावा किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि स्वीकृत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ को पत्तन की क्षमता उपयोगिता से जोड़ा जाना चाहिए। तदनुसार और पूर्ववर्ती अनुच्छेद में हुई चर्चा के अनुसार, वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए पत्तन द्वारा दावाकृत प्रतिलाभ तत्संबंधी वर्षों के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक क्षमता उपयोगिता से इसे जोड़ते हुए संशोधित किया गया है। यही दृष्टिकोण अपनाते हुए, वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए नियोजित पूंजी पर अनुमानित प्रतिलाभ भी इसे अनुमानित क्षमता उपयोगिता से जोड़ते हुए संशोधित किया गया है। संपदा गतिविधि और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के अधीन क्षमता उपयोगिता का परिसंपत्तियों पर बोझ नहीं पड़ा था। इसलिए, परिसंपत्ति की इस श्रेणी पर प्रतिलाभ को क्षमता उपयोगिता से नहीं जोड़ा गया है। जब उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए संपदा गतिविधि की अनुमानित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत के अधिकतम प्रतिलाभ पर स्वीकार किया गया है, व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ 6.50 प्रतिशत वार्षिक की जोखिम मुक्त दर पर स्वीकार किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ स्वीकार नहीं किया गया है।

- (xii). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए विभिन्न मुख्य गतिविधियों/उपगतिविधियों के लिए संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध I (क) से (ब) रूप में संलग्न किए गए हैं। लागत विवरणों के सारबद्ध परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय				निवल अधिशेष/(घाटा)				निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	
1	समग्र सीओपीटी	379.98	438.19	492.02	1310.19	-75.17	-19.26	21.93	-72.50	-19.78%	-4.40%	4.46%	-5.53%
2	कार्गो संबंधित	129.13	148.86	168.55	446.54	9.68	23.76	38.62	72.05	7.49%	15.96%	22.91%	16.13%
3	भौत संबंधित	204.00	241.56	274.81	720.36	-56.05	-10.24	19.50	-46.79	-27.47%	-4.24%	7.10%	-6.49%
4	संपदा	46.86	47.76	48.67	143.29	-28.80	-32.78	-36.18	-97.76	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-68.22%

5	परिसंपत्ति क अलावा समग्र सीओपीटी	333.12	390.42	443.36	1166.90	-46.37	13.52	58.11	25.26	-13.92%	3.46%	13.11%	2.16%
क	कार्गो प्रहस्तन												
1	सामान्य कार्गो	25.98	30.74	35.27	91.98	-65.45	-64.97	-64.00	-194.42	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-211.38%
2	पीओएल	29.95	33.28	35.84	99.07	15.43	18.11	19.99	53.52	51.50%	54.41%	55.77%	54.02%
3	उदरक	4.52	4.52	4.67	13.71	0.86	0.54	0.37	1.77	19.10%	11.85%	7.94%	12.91%
4	एस्तपीएम-घाटशुल्क	24.48	27.20	29.29	80.97	24.48	27.20	29.29	80.97	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5	एफ.सी. पैरियार	0.12	0.12	0.13	0.38	-0.62	-0.65	-0.66	-1.93	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-513.63%
6	भरना और खाल करना	1.56	1.64	1.72	4.93	-7.54	-7.83	-8.00	-23.37	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-474.26%
7	राजस्व हिस्सेदारी का 50%	42.52	51.36	61.63	155.51	42.52	51.36	61.63	155.51	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	जोड़	129.13	148.86	168.55	446.54	9.68	23.76	38.62	72.05	7.49%	15.96%	22.91%	16.13%
ख	पोत संबंधित												
5	पत्तन देयताएं	45.98	54.53	62.10	162.60	9.37	18.86	26.88	55.11	20.38%	34.60%	43.28%	33.89%
6	पाइलटेंज	81.29	96.41	109.79	287.49	-33.22	-19.78	-8.32	-61.32	-40.87%	-20.51%	-7.58%	-
7	बर्थ किराया	44.07	52.27	59.52	155.86	-6.08	2.90	10.24	7.07	-13.79%	5.55%	17.21%	21.33%
8	शुल्क गोदीकरण	0.30	0.30	0.30	0.90	-0.32	-0.35	-0.37	-1.04	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-115.00%
9	नेहरू शताब्दी	0.00	0.00	0.00	0.00	-36.39	-25.88	-25.74	-88.02	-	-	-	-
10	जल आपूर्ति-बारज	0.75	0.78	0.82	2.35	-0.11	-0.10	-0.09	-0.30	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-12.85%
11	जल आपूर्ति-टट	0.16	0.16	0.17	0.49	-0.77	-0.81	-0.85	-2.43	-495.24%	-497.81%	-492.41%	-495.11%
12	एस्तपीएम-पाइलटेंज तथा टग	30.38	36.03	41.03	107.45	10.40	13.85	16.67	40.92	34.24%	38.43%	40.62%	38.09%
13	सुरक्षा प्रभार	1.07	1.07	1.07	3.21	1.07	1.07	1.07	3.21	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	जोड़	204.00	241.56	274.81	720.36	-56.05	-10.24	19.50	-46.79	-27.47%	-4.24%	7.10%	-6.49%

- (क). वर्ष 2012-13 हेतु समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति लगभग 20 प्रतिशत का घाटा दर्शाती है। पूर्ण रूप से, घाटा ₹ 75.17 करोड़ परिगणित होता है जैसा पहले बताया गया है। अनुवर्ती दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए स्थिति 0.29 प्रतिशत का मामूली अधिशेष दर्शाती है, जो पूर्ण रूप से ₹ 2.67 करोड़ परिगणित होती है। चूंकि वित्तीय वर्ष 2012-13 इस मामले में पारित आदेश के कार्यान्वित किए जाने तक समाप्त हो जाएगी, इसलिए दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए अनुमानित लागत स्थिति अनुवर्ती अनुच्छेदों में विश्लेषित किए गए हैं।
- (ख). पूर्ण रूप से, स्टैंड अलोन आधार पर, पोत संबंधित गतिविधि उक्त दो वर्षों के लिए ₹ 9.26 करोड़ का कुल निवल अधिशेष दर्शाती है। यह 1.79 प्रतिशत का औसत निवल अधिशेष परिगणित करती है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तदनुरूपी अवधि के लिए ₹ 62.37 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है जो 19.65 प्रतिशत परिगणित होती है।
- (ग). संपदा गतिविधि दो वर्षों की उक्त अवधि के लिए ₹ 68.96 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है जिसे ₹ 2.67 करोड़ के मामूली अधिशेष को छोड़ते हुए पोत तथा कार्गो गतिविधियों द्वारा प्रति-सहायिकी किया गया है। 5 वर्षों की अवधि के लिए वैध और 10 जुलाई 2010 से लागू हुए आदेश सं. टीएएमपी/33/2007-सीओपीटी दिनांक 4 मई 2010 द्वारा अनुमोदित संशोधित पट्टा किरायों के बावजूद संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण घाटा स्थिति दर्शाता है। इस प्राधिकरण ने सदैव यह कहा है कि पत्तन संपदा का सर्वोत्तम रूप में और व्यावसायिक रूप से दोहन किया जाना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली को अनुपूरक कर सके। तथापि, इस मामले में, संपदा को पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली द्वारा प्रति-सहायिकी किया जा रहा है।
- (घ). दो वर्षों की अवधि के लिए संपदा गतिविधि के अलावा समग्र पत्तन के लिए अनुमानित लागत स्थिति ₹ 71.63 करोड़ का अधिशेष दर्शाती है। तदनुरूपी अवधि के लिए अनुमानित परिचालन आय के प्रतिशत रूप में अनुमानित अधिशेष औसतन 8.59 प्रतिशत परिगणित होता है। यह लागत स्थिति से प्रकट हो सकता है कि सीओपीटी के मौजूदा प्रशुल्क के अधोमुखी संशोधन के लिए मामला है। तथापि, यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि, जैसाकि पहले बताया गया है, 31 मार्च 2012 को एक्च्यूरियन मूल्यांकन के अनुसार अपेक्षा की तुलना में पेंशन निधि में ₹ 1273 करोड़ की भारी कमी है और पत्तन ने अपने द्वारा फंस की जा रही वित्तीय संकट स्थिति पर विचार करते हुए निधि में बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव नहीं किया है। यह भी उल्लेखनीय है कि वर्ष 2012-13 के लिए अनुमानित लागत स्थिति संपदा गतिविधि को छोड़कर ₹ 46.37 करोड़ का घाटा दर्शाती है। उपर्युक्त के मद्देनजर, सीओपीटी को अगले दो वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने की अनुमति है।
- (ङ). चूंकि पत्तन का प्रस्ताव पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क को जारी रखने का है, इसलिए कार्गो संबंधित गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के अधीन दर्शाई गई अधिशेष/घाटा स्थिति का विस्तार से विश्लेषण नहीं किया गया है क्योंकि विशेष उप-गतिविधि के लिए प्रशुल्क के समायोजन के परिणामस्वरूप कुछ अन्य उप गतिविधि में प्रति-समायोजन करना होगा।
- (च). लागत स्थिति और अनुमानित अतिरिक्त राजस्व सृजन सीओपीटी के अनुमानों पर आधारित हैं जिनमें आय अनुमानन में विशेष रूप से अन्तर शामिल हैं। उल्लेखनीय है कि सीओपीटी ने एलएनजी पेट्रोनेट परियोजना के शुरू होने की वजह से अतिरिक्त यातायात और राजस्व प्रभाव को नहीं लिया है। इसके अलावा, पत्तन ने महत्वपूर्ण उत्पादकता सुधारों के लिए कोई प्रावधान नहीं किए हैं। पत्तन को

परिचालन की उत्पादकता/कुशलता में सुधार करते हुए वित्तीय स्थिति में सुधार करने और गंभीरता से लागत कटौती अभियान शुरू करने की सलाह दी जाती है ताकि पत्तन के भविष्य विकास के लिए राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के हिस्से का उपयोग किया जा सके और पेंशन निधि में इसे आत्मनिर्भर बनाने के लिए बढ़ोतरी की जा सके। सीओपीटी को यह सलाह भी दी जाती है कि वह अपनी संपदा का सर्वोत्तम रूप में और व्यावसायिक ढंग से दोहन करे ताकि संपदा गतिविधि स्वतः-पर्याप्त हो सके।

- (xiii). इसके लिए एक शर्त कि परिगणित सभी प्रभार प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे को आदेश दिनांक 23 फरवरी 2010 द्वारा अनुमोदित किए गए दरमान में शामिल किया गया था। राजपत्र अधिसूचना के बाद, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण को यह सूचित किया था कि अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित में टैक्स की उच्चतर राशि भी शामिल है जो पत्तन की लेखांकन की एसएपी प्रणाली, जहां टैक्स पूर्णांकन से पहले वास्तविक बिल राशि के आधार पर परिकलित किया जाता है, के अनुसार दर्शाई गई टैक्स राशि से मेल नहीं खा रही थी। सीओपीटी ने नजरिया लिया था कि उपर्युक्त मुश्किल के कारण, परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित नहीं किया जा सकता। इस प्राधिकरण ने इस मुद्दे पर सकारात्मक रूप से विचार किया था और शुद्धिपत्र दिनांक 3 सितम्बर 2010 के अधीन अगले उच्चतर रूप में बिल राशि को पूर्णांकित करने से संबंधित सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन नोट हटा दिया था। तथापि, सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 के साथ अपने मसौदा दरमान में इस प्रावधान को दोहराया था। जब इस ओर ध्यान आकर्षित किया गया था तब पत्तन ने सूचित किया था कि उक्त शर्त चूक की वजह से शामिल की गई थी और सीओपीटी ने पुनः प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान से प्रस्तावित टिप्पणी को हटा दिया है।
- (xiv). सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 में वालारपादम में आईसीटीटी बर्थ में आने वाले फीडर तथा मेनलाइन पोतों के लिए क्रमशः अ. डा. 0.00617 और अ.डा. 0.0022 की विशेष दरें शामिल करने का प्रस्ताव किया था। पत्र दिनांक 20 जनवरी 2012 द्वारा, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण से यह उद्धरित करते हुए उक्त प्रस्ताव को वापिस लेने का अनुरोध किया था कि इस मामले में, कोलम्बो पत्तन पर तत्समय प्रचलित दर के आधार पर, जल्द से जल्द जुलाई 2010 में विशेष दर घोषित की थी। सीओपीटी ने यह भी सूचित किया था कि उसके बोर्ड की एक उप-समिति कोलम्बो के बराबर पत्तन प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए नियमित आधार पर कोलम्बो में प्रचलित संबंधित दरों पर नजर रखेगी। पत्तन ने, अनुरोध किए जाने पर, सूचित किया है कि चूंकि 11 फरवरी 2011 को आईसीटीटी, वालारपादम के शुरू होने से 31 मार्च 2012 तक यह रु० 10.71 करोड़ (अर्थात् अधिकतम स्तर पर वसूली-योग्य आय घटाव रियायती दर पर प्राप्त हुई आय) के राजस्व पर मेनलाइन कंटेनर पोतों के वीआरसी से लिया गया है। चूंकि पत्तन की कार्यवाई उसके द्वारा आईजीटीपीएल के साथ किए गए लाइसेंस करार के खंड 4.2 के प्रावधानों के भीतर है, इसलिए वालारपादम में आईसीटीटी बर्थ में आने वाले फीडर तथा मेनलाइन पोतों के लिए क्रमशः अ.डा. 0.00617 और अ.डा. 0.0022 की विशेष दरों को शामिल करने के लिए अपने प्रारंभिक प्रस्ताव को पत्तन द्वारा वापिस लेने पर सहमति दी गई है।
- (xv). सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 में बढ़ती परिचालन लागत, आर एंड एम लागत और शुष्क गोदीकरण व्ययों को कवर करने के लिए जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभारों को रु० 35,843/- से बढ़ाकर रु० 46,000/- करने का प्रस्ताव किया था। तथापि, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अक्टूबर 2011 द्वारा इस प्राधिकरण से यह कहते हुए उक्त प्रस्ताव को वापिस लेने का अनुरोध किया था कि उसे अपने स्वयं के प्रयोजन के लिए पूरे वर्ष ड्रेजर लगाना होगा और इसे अन्य एजेंसियों को किराये पर देने के लिए कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं होगी। यदि ड्रेजर किराये के लिए और उपलब्ध न हो तो, सीओपीटी को उसके दरमान से प्रासंगिक हिस्से को हटाने पर विचार करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने तदनुसार अपने दरमान से जीएचडी नेहरू शताब्दी के लिए किराया प्रभारों से संबंधित हिस्सा हटाने का प्रस्ताव किया है। उल्लिखित कारण से, पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (xvi). (क). मौजूदा दरमान में, बर्थों को बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए (i) क्यू-1 से क्यू-6 तक सामान्य कार्गो बर्थों (ii) कंटेनर बर्थ क्यू-7, क्यू-8 और क्यू-9, (iii) कोचीन तेल टर्मिनल (सीओटी), नार्थ टैंकर बर्थ (एनटीबी), साउथ टैंकर बर्थ (एसटीबी) और (iv) नार्थ तथा साउथ कोल बर्थ (एनसीबी/एससीबी) रूप में समूहित किया गया है। उपर्युक्त के अलावा, फर्टिलाइजर बर्थ, क्यू 10 और नया बीटीपी बर्थ को अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची के अधीन शामिल किया गया है। प्रस्तावित दरमान में, सीओपीटी ने इन बर्थों को (i) क्यू-1 से क्यू-9, (ii) सीओटी, एनटीबी, एसटीबी एवं एससीबी, (iii) क्यू-10, बीटीपी तथा एनसीबी और (iv) आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ रूप में पुनःसमूहित किया है। अनुरोध किए जाने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि तट क्रेन सामान्य कार्गो बर्थों क्यू-1 से क्यू-6 में उपलब्ध थीं और कंटेनरों को कंटेनर बर्थों क्यू-7 से क्यू-9 में प्रहस्तित किया जाता था। चूंकि वर्तमान में सामान्य कार्गो बर्थों में सभी तट क्रेनों को नष्ट कर दिया गया है और कंटेनर बर्थों को वालारपादम में आईजीटीपीएल के विस्थापन पर पत्तन को वापिस की गई है, इसलिए क्यू-1 से क्यू-9 तक सभी बर्थों को एक साथ समूहित किया गया है और एकल बर्थ किराया दर प्रस्तावित की गई है। वर्तमान में बर्थों क्यू-10 और बीटीपी में एकसमान बर्थ किराया प्रभार है। चूंकि बीटीपी बर्थ और एनसीबी को भारी व्यय से नवीकृत किया गया है, इसलिए क्यू 10, बीटीपी तथा एनसीबी को एक साथ समूहित किया गया है और एकल दर प्रस्तावित की गई है। आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ एक नया बर्थ है जिसके लिए क्यू10, बीटीपी तथा एनसीबी के बराबर दर है को भी प्रस्तावित किया गया है। पुनःसमूहन से पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार बर्थ किराया प्रभारों की उच्चतर या निम्नतर वसूली होगी। तथापि, पत्तन ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा प्रस्तावित बर्थों का पुनर्समूहन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.5.1 के अनुसार है, जिसमें विनिर्दिष्ट किया गया है कि बर्थ किराया प्रभार उपलब्ध नहीं करवाई गई सेवाओं/सुविधाओं के प्रमुख घटकों के लिए छूट के साथ तुलनीय सेवाओं वाले समूहन बर्थों द्वारा निर्धारित किए जाने चाहिए। सीओपीटी द्वारा प्रेषित किए गए विस्तृत स्पष्टीकरण पर विचार करते हुए, बर्थों को (i) क्यू-1 से क्यू-9, (ii) सीओटी, एनटीबी, एसटीबी तथा एससीबी, (iii) क्यू 10, बीटीपी और एनसीबी तथा (iv) आईसीटीटी में कंटेनर बर्थ रूप में समूहित किए जाने का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है।
- (ख). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 6.10 एकल स्लैब में बर्थ किराये के निर्धारण की अपेक्षा करता है। मौजूदा तीन स्लैबों से एक स्लैब में पहुंचने के लिए, सीओपीटी को पिछले तीन वर्षों के दौरान विभिन्न बर्थों में आने वाले पोतों के जीआरटी के आधार पर

विभिन्न बर्थों में आने वाले सभी पोतों पर राजस्व प्रभाव का विश्लेषण करने और एकल स्लैब दर प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी जहां राजस्व तटस्थता अर्जित की जाती है और ज्यादा अदायगी के लिए विशेष भाग नहीं थोपा जाता है। तदनुसार, सीओपीटी ने कार्य पत्रक भेजा था जहां 2011-12 के बर्थ किराया प्रमारों से आय को असामान्य पोतों जैसे - बार्जों, मरम्मतों, टगों, ड्रेजरों, आनंद नावों, विदेशी नेवी पोतों आदि के अलावा लिया गया है। संक्षेप में, केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोत विश्लेषण के लिए सुविचारित किए जाते हैं जैसा वर्ष 2010 में सामान्य प्रशुल्क संशोधन के दौरान किया गया था। सीओपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया था कि पोत (जो व्यापार पोत नहीं हैं और उनका आगमन आवश्यकता आधार पर आधारित है) जैसे ड्रेजर, अनुसंधान, मरम्मतें आदि को अलग रखा गया है क्योंकि उनमें से कुछ लम्बी अवधियों के लिए बर्थों पर रुक सकते हैं और यदि वे विश्लेषण के लिए सुविचारित किए जाते हैं, इससे गलत निष्कर्ष निकल सकता है। इसके अलावा, सीओपीटी के अनुसार, बर्थ किराया दरें विशेष बर्थों के लिए निर्धारित की गई हैं और बर्थ किए गए किसी भी प्रकार के पोत के लिए एकसमान दर वसूल की गई है। इस प्रकार कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोतों के लिए लागू की गई बर्थ किराया दरें भी असामान्य पोतों जैसे बार्ज, मरम्मत, टग, ड्रेजर, आनंद नावों, विदेशी नेवी पोतों आदि पर भी लागू हैं।

- (ग). युक्तिसंगत प्रशुल्क ढांचे पर पहुंचने के लिए, पत्तन ने बर्थों के चार समूहों अर्थात् (i) क्यू-1 से क्यू-9, (ii) क्यू-10, बीटीपी तथा एनसीबी, (iii) सीओटी, एनटीबी, एसटीबी और एससीबी और (iv) आईसीटी वालारपादम के अधीन 2011-12 के दौरान आने वाले विदेशगामी पोतों (केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोतों) पर विचार किया है। प्रत्येक समूह में इसने 15000 तक जीआरटी, 15001 से 60000 के बीच जीआरटी और 60000 से अधिक जीआरटी, प्रत्येक जीआरटी समूह में पोतों का कुल जीआरटी, प्रत्येक जीआरटी समूह में बर्थ पर विराम के घंटों की कुल संख्या और प्रत्येक जीआरटी समूह से वर्ष 2011-12 के दौरान एकत्र किया गया बर्थ किराया वाले पोतों की संख्या पर विचार किया है। बर्थों के चार समूहों के अधीन आने वाले पोतों का जोड़ (केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोत) 525 होता है, उनका कुल जीआरटी 10712714 और कुल बर्थ घंटे 19880 हैं। वर्ष के दौरान कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोतों से कुल बर्थ किराया ₹ 10.79 करोड़ होता है, जैसा पत्तन द्वारा प्रेषित किया गया है। पोतों की संख्या, उनके कुल जीआरटी समूह-वार, बर्थ समूह-वार में विराम के कुल घंटे और एकत्र किया गया बर्थ किराया पर विचार करते हुए, पत्तन ने बर्थ समूहों अर्थात् (i) क्यू-1 से क्यू-9, (ii) क्यू-10, बीटीपी तथा एनसीबी, (iii) सीओटी, एनटीबी, एसटीबी और एससीबी और (iv) आईसीटी वालारपादम के लिए क्रमशः अ.डा. 0.00545, अ.डा. 0.00617, अ.डा. 0.00438 और अ.डा. 0.00617 की प्रति जीआरटी प्रति घंटा निर्धारित की है। पत्तन द्वारा इस प्रकार निर्धारित एकल स्लैब दरों के परिणामस्वरूप ₹ 11.09 करोड़ वार्षिक का अनुमानित बर्थ किराया राजस्व मौजूदा 3 स्लैब दरों से लगभग 3 प्रतिशत अधिक है। पत्तन ने यह कहते हुए एक अमेरिकी डॉलर - ₹ 48.26 की विनिमय दर के साथ उपर्युक्त एकल स्लैब दरें निर्धारित की है कि यह वर्ष 2011-12 के लिए अमेरिकी डॉलर दरों की औसत थी। इसकी मौजूदा विनिमय दर के अनुसार इसे 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 54.268 में पुनः गणना की गई है। इस प्रकार निर्धारित की गई प्रति जीआरटी प्रति घंटा दरें बर्थ समूहों अर्थात् (i) क्यू-1 से क्यू-9, (ii) क्यू-10, बीटीपी तथा एनसीबी, (iii) सीओटी, एनटीबी, एसटीबी और एससीबी और (iv) आईसीटी वालारपादम के लिए क्रमशः अ.डा. 0.00485, अ.डा. 0.00549, अ.डा. 0.00390 और अ.डा. 0.00549 हैं और इससे सीओपीटी को ₹ 11.09 करोड़ का बर्थ किराया राजस्व प्राप्त होगा, जैसा पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है।

- (घ). चार बर्थ समूहों के अधीन एकल स्लैब दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा किया गया विश्लेषण केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोतों से संबंधित डाटा के अनुसार है और पोतों के ब्यारे जैसे - बार्ज, मरम्मतें, टग, ड्रेजर, आनंद नाव, विदेशी नेवी पोत आदि नहीं लिए गए हैं। उपर्युक्त अन्तर के बावजूद, यह स्वीकार करते हुए कि यह कार्यवाही केवल तथ्यपरक आधार पर एकल स्लैब दर पर पहुंचने के लिए है, पत्तन द्वारा प्रेषित गणना पूर्ववर्ती अनुच्छेद में स्पष्ट की गई विनिमय दर में संशोधन के अधीन इस विश्लेषण में विचार किया गया है। समूह-वार बर्थ किराया दरें न केवल कार्गो, कंटेनर तथा क्रूज पोतों के लिए लागू होंगी, अपितु असामान्य पोतों जैसे बार्ज, मरम्मतें, टग, ड्रेजर, आनंद नाव, विदेशी नेवी पोत आदि पर भी लागू होंगी। तटीय पोतों के लिए दरें विदेशगामी पोतों के लिए लागू दरों के 60 प्रतिशत पर निर्धारित की गई हैं।

- (xvii). मौजूदा दरमान के अनुसार, अंतर्देशीय जल बार्जों के लिए बर्थ किराया प्रमार ₹ 0.07097 प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर अलग से निर्धारित की गई है। प्रस्तावित दरमान में, पत्तन ने इस मद को ₹ 0.1807 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की वर्धित दर के साथ "अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्टों के लिए बर्थ किराया प्रमार" शीर्षक के अधीन शामिल किया है। चूंकि वृद्धि 150 प्रतिशत से अधिक परिगणित होती है, इसलिए सीओपीटी से वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानित अतिरिक्त राजस्व विवीक्षाओं के साथ पृथक लागत पत्रक के साथ औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया है कि चलने वाली अंतर्देशीय जल बार्जों की संख्या बहुत कम है, इसलिए पिछले वर्षों के दौरान उन बार्जों से बहुत कम राजस्व प्राप्त हुआ है। सीओपीटी ने आगे यह भी बताया है कि चूंकि कोचीन में कोई लैश बार्ज नहीं आ रहे हैं और अंतर्देशीय जलमार्ग बार्जों के लिए दर अस्वीकार्य रूप से कम है, इसलिए लैश बार्जों तथा अंतर्देशीय जलमार्ग बार्जों दोनों के लिए दरों को एकसमान करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन के अनुसार, चूंकि इन बार्जों का इस्तेमाल करने वाले चैनलों के अनुरक्षण पर भारी व्यय किया गया है, दर में वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने यह भी बताया है कि कोचीन में कोई लैश बार्ज नहीं आते हैं और, इसलिए, लैश बार्जों के लिए दर को 150 प्रतिशत से अधिक की दर वृद्धि के साथ प्रमारों की वसूली के लिए अंतर्देशीय जलमार्ग बार्जों के लिए दर के साथ जोड़ा जा सकता है। तथापि, बार-बार अनुरोध किए जाने के बावजूद, दर वृद्धि पर विचार करने के लिए पत्तन द्वारा कोई पृथक लागत नहीं भेजी गई है। चूंकि सीओपीटी में लैश बार्ज का आना बहुत कम होता है और चूंकि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं है और चूंकि समग्र पोत संबंधित गतिविधि घाटे में है, इसलिए इस प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xviii). सीओपीटी ने खंड 2.1.1 के नीचे दिखाई दे रही मौजूदा टिप्पणी "15 टन और अधिक के समुद्रगामी पोतों के लिए पत्तन देयताएं प्रमार्य हैं" को हटाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि इस प्रावधान को खंड 2.1.2 के अधीन मद सं. 3 (viii) रूप में शामिल किया गया है। पत्तन का प्रस्ताव सही है।

- (xix). सीओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में सुरक्षा प्रमारों के लिए अंतर्राष्ट्रीय क्रूज पोतों तथा विदेशी नाविक पोतों पर ₹ 1 लाख प्रति 24 घंटे अथवा उसका भाग की नई वसूली शामिल की है। पत्तन ने इस संबंध में पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है और 24 फरवरी 2010 से इस लेवी का तदर्थ

आधार पर एकत्रण बताया गया है। जैसाकि इस नोट की तथ्यात्मक स्थिति के बारे में बताया गया है, इस संबंध में सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और आदेश सं. टीएमपी/30/2010-सीओपीटी दिनांक 8 अगस्त 2012 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा निपटान किया गया है। उक्त प्रशुल्क आदेश दिनांक 8 अगस्त 2012 में, इस प्राधिकरण ने पूर्वव्यापी प्रभाव से उपर्युक्त लेवी वसूल करने के लिए सीओपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, पत्तन से लागत आधार पर दरों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने स्टैंडअलोन आधार पर दरों को तर्कसंगत ठहराते हुए पृथक लागत पत्रक नहीं भेजा है। तथापि, पत्तन ने विचाराधीन वर्षों के लिए इस लेवी से अनुमानित आय एवं व्ययों पर विचार किया है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा इबिड आदेश में अनुमोदित दर जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(xx). सीओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्राफ्टों/बॉडियों के लिए खंड 2.3.2. — बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची के नीचे मौजूदा टिप्पणी “उन मामलों में जहां बार्ज का जीआरटी उपलब्ध नहीं है, ऊपर निर्धारित दर टनों में बार्ज की क्षमता के संदर्भ में (प्रति टन प्रति घंटा आधार पर) लागू होगी” को दोबारा अवस्थित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन का प्रस्ताव सही है।

(xxi). मौजूदा दरमान के खंड 3.2.1 के नीचे टिप्पणी के अनुसार, आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से उतारे/लादे गए पिछले कार्गो की तारीख के अगले दिन से परिगणित की जाएगी। सीओपीटी ने इस टिप्पणी को “आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत समाप्ति तारीख (वीसीडी) के अगले दिन से परिगणित की जाएगी” से बदले जाने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी के अनुसार, यह संशोधन अध्याय-1-परिभाषाएं में दिए गए वीसीडी की परिभाषा से पुष्टि किए जाने की जरूरत है क्योंकि पोत सम्पूर्ण तारीख अर्थात् वह तारीख जिसको पोत का आयात परिचालन पूरा हो गया हो। पत्तन का प्रस्ताव सही है।

(xxii). सीओपीटी ने इन कार्गो मदों (i) पशु, पक्षी और रेप्टाइल्स, (ii) एस्बेस्टोस, (iii) कॉर तथा कॉर उत्पाद, (iv) पटसन तथा पटसन उत्पाद और (v) घाटशुल्क अनुसूची से कॉटन तथा कॉटन वेस्ट को यह कहते हुए हटाने का प्रस्ताव किया है कि पिछले कई सालों के दौरान वे प्रहस्तित नहीं किए गए हैं। चूंकि 2009-10 की पत्तन की प्रशासनिक रिपोर्ट दर्शाती है कि कॉटन तथा कॉटन वेस्ट 2009-10 सहित पिछले पूरे दशक में प्रहस्तित नहीं किए गए हैं, इसलिए पत्तन से अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने इसपर सूचित किया था कि कार्गो मदें, पशु, पक्षी तथा रेप्टाइल्स और एस्बेस्टोस 2009-10 और 2010-11 के दौरान प्रहस्तित नहीं किए गए थे। पत्तन ने यह पुष्टि भी की है कि (i) कॉर तथा कॉर उत्पाद, (ii) पटसन तथा पटसन उत्पाद और (iii) कॉटन तथा कॉटन वेस्ट प्रहस्तित की जाती रहेंगी। यह प्राधिकरण कार्गो मदों (i) पशु, पक्षी तथा रेप्टाइल्स और (ii) कॉर तथा कॉर उत्पादों, (iii) जूट तथा जूट उत्पादों और (iii) कॉटन तथा कॉटन वेस्ट को घाटशुल्क अनुसूची में उन मदों को बनाए रखने के लिए ही जारी रखा गया है। घाटशुल्क अनुसूची से कार्गो मदों पशुओं, पक्षियों तथा रेप्टाइल्स को हटाने के प्रस्ताव के मद्देनजर, घाटशुल्क अनुसूची के नीचे मौजूदा टिप्पणी 6 (छ) और टिप्पणी 9 (क) पर्याप्ततः संशोधित किए गए हैं।

(xxiii). वर्तमान में पृथक घाटशुल्क दरें (i) कच्चा काजू गिरी (रु 49.00) (ii) केशू करनेल्स (रु 63.00) और (iii) फल, इमली बीज, टपियोका नारियल और कोपरा (रु 48.00) के लिए दी गई हैं। पत्तन ने रु 50.00 प्रति मी.ट. की घाटशुल्क दर के साथ ‘काजू, गिरी तथा फल’ रूप में उन्हें पुनर्समूहित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से कार्य पत्रकों के साथ राजस्व प्रभाव के साथ इस पुनर्समूहन के लिए कारण भेजने का अनुरोध भी किया गया था। सीओपीटी ने जवाब दिया था कि कार्गो जैसे काजू, जूट, कॉटन, बिल्डिंग मेटिरियल आदि कंटेनरों में प्रहस्तित किए जाते हैं जहां बॉक्स आधार पर घाटशुल्क लागू है जिसे आईजीटीपीएल द्वारा प्रहस्तित और प्रभार वसूल किए जा रहे हैं। प्रस्तावित पुनर्समूहन द्वारा, कच्चे काजू जैसी मद रु 1.00 अधिक प्रति मी.ट. अदा करेगी, मदें जैसे फल, इमली बीज, टपियोका कोकोनट तथा कोपरा रु 2.00 प्रति मी. ट. अधिक अदा करेंगे और मद जैसे काजू करनेल्स रु 13.00 प्रति मी.ट. कम अदा करेंगे। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.16.2 दरमानों के युक्तिकरण के लिए पत्तनों को अनुमति प्रदान करता है। इसके अलावा, इसे ध्यान में रखते हुए कि उपयोगिताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, उपर्युक्त कार्गो मदों का एकल प्रविष्टि जैसे ‘काजू, गिरी, तथा फल’ रूप में पुनर्समूहन रु 50 प्रति मी.ट. पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है।

(xxiv). वर्तमान में पृथक घाटशुल्क दरें (i) रेत और पत्थर (रु 52.00) और (ii) ग्रेनाइट तथा मार्बल (रु 67.00) के लिए उपलब्ध कराई गई हैं। पत्तन ने उन्हें रु 52.00 प्रति मी.ट. की घाटशुल्क दर के साथ ‘रेत, पत्थर, ग्रेनाइट एवं मार्बल’ रूप में पुनः समूहित किए जाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से कार्य पत्रकों के साथ राजस्व प्रभाव सहित इस पुनर्समूहन के कारण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी के अनुसार, प्रहस्तित इन मदों की मात्रा बहुत कम है और इसलिए उन्हें एकसमान दर के साथ ‘निर्माण तथा भवन सामग्री’ के अधीन समूहित किया गया है। प्रस्तावित पुनर्समूहन द्वारा, मद ‘ग्रेनाइट तथा मार्बल’ रु 15.00 प्रति मी.ट. (22.39 प्रतिशत की कटौती) कम अदा करेगी। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.16.2 पत्तनों को दरमान के युक्तिकरण के लिए अनुमति देता है। इसके अलावा, इसे मद्देनजर रखते हुए कि उपयोगिताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं उठाई गई है, रु 52 प्रति मी.ट. पर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित ‘रेत, पत्थर, ग्रेनाइट एवं मार्बल’ रूप में एकल प्रविष्टि में उपर्युक्त कार्गो मदों का पुनर्समूहन अनुमोदित किया गया है।

(xxv). सीओपीटी ने यह कहते हुए सुरक्षा कार्गो के लिए घाटशुल्क दर को रु 217.55 प्रति मी.ट. से बढ़ाकर रु 300 प्रति मी.ट. करने का प्रस्ताव किया गया है कि यह अतिरिक्त सुरक्षा प्रदान करता है और इस कार्गो के लिए सुरक्षा उपाय करता है। पत्तन से लागत व्ययों के साथ उपलब्ध करवाए जाने वाले अतिरिक्त सुरक्षा तथा सुरक्षा उपायों के व्ययों के साथ औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में वसूल की जाने वाली अनुमानित अतिरिक्त आय भी भेजे। पत्तन ने जवाब में कहा है कि वर्ष 2009-10, 2010-11 और 2011-12 के दौरान प्रहस्तित सुरक्षा कार्गो की मात्रा क्रमशः 1386 टन, 2424 टन और 38 टन थी। पत्तन ने यह भी कहा था कि हालांकि प्रहस्तित कार्गो मात्रा के हिसाब से अपर्याप्त है, लेकिन यह बर्thing में वरीयता प्रदान करता है और अधिसूचित बर्थ के साथ ऐसे कार्गो का पृथक सुरक्षा और सुरक्षा उपायों जैसे अग्निशमन, चौबीसों घंटे सुरक्षा, विशेष लाइटिंग आदि के साथ पृथक क्षेत्र चिह्नित करते हुए वर्धित सुरक्षा के साथ प्रहस्तन करता है। सीओपीटी के अनुसार, यह संभव नहीं है कि इस वृद्धि से होने वाली अतिरिक्त आय का सही प्रकार से अनुमान लगाया जा सके। जब सीओपीटी से लगभग 1616 मी.ट. प्रतिवर्ष के सुरक्षा कार्गो प्रहस्तन पर किए जा रहे अतिरिक्त व्यय को सूचीबद्ध करते हुए कार्यपत्रक उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया गया था, यह सूचित

किया गया है कि प्रस्तावित वृद्धि की वजह से अर्जित अतिरिक्त आय बहुत कम है और परिचालन के लिए आने वाली लागत का सही प्रकार से अनुमान लगाना संभव नहीं है क्योंकि लागतों को कुल लागत में जोड़ा गया है। पत्तन ने प्रस्तावित उच्चतर दर का औचित्य बताते हुए कार्य पत्रक नहीं भेजा है। प्रस्तावित दर के अनुसार वार्षिक राजस्व प्रभाव पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाया गया है। इसके अलावा, दक्षिण नौसेना कमांड ने यह कहते हुए प्रस्ताव का विरोध किया था कि पत्तन को आईएसपीएस शिकायत है, प्रभार एकसमान होने चाहिए और सुरक्षा कार्यों पर पृथक प्रभार प्रभार्य नहीं होने चाहिए। उल्लिखित कारणों से, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने की स्थिति में नहीं है।

(xxvi). (क). सीओपीटी का मौजूदा दरमान प्रति सप्ताह प्रति वर्ग मी. रूप में निर्धारित लेवी की इकाई के साथ लाइसेंस आधार पर अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार निर्धारित करता है। सीओपीटी ने दरों में कटौती एवं स्लेबों में संशोधन करते हुए भंडारण प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने इस खंड के अधीन निर्धारित टिप्पणियों में संशोधन भी प्रस्तावित किए हैं। चूंकि लाइसेंस आधार पर भूमि के आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क का संशोधन सरकार द्वारा 13 जनवरी 2011 को घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित है, इसलिए सीओपीटी को भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए उसके संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी गई थी। तथापि, सीओपीटी ने बताया है कि लाइसेंस आधार पर अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों पर कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार निर्धारित करना विलंबशुल्क के स्थान पर है और इसका मौजूदा प्रस्ताव लम्बी अवधियों के लिए भंडारण को हतोत्साहित करने के लिए है। पत्तन का मत है कि क्षेत्रों के आबंटन को भूमि नीति दिशानिर्देशों के परिदृश्य से बाहर विलंबशुल्क आधार पर भंडारण के लिए एक विकल्प रूप में विचार किया जाना चाहिए। पत्तन ने यह भी कहा है कि दरों को कम करने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि वे कार्गो जो भंडार प्राप्त करते हैं कृषि क्षेत्र के लिए पीएसयू द्वारा आयोजित तैयार उर्वरक होता है। चूंकि लाइसेंस आधार पर भूमि के आबंटन के लिए लाइसेंस शुल्क का संशोधन 13 जनवरी 2011 को सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित है, इसलिए सीओपीटी से एक बार दोबारा अनुरोध किया गया था कि भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों में कार्गो के भंडारण प्रभार के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए। इस सलाह के बाजवूद, पत्तन से दोबारा अनुरोध है कि उसका प्रस्ताव अनुमोदित किया जा सकता है क्योंकि इस संबंध में मौजूदा दरें और शर्तें भूमि नीति दिशानिर्देशों के परिदृश्य के अधीन उनपर विचार किए बिना टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए गए हैं।

(ख). अपने पत्र दिनांक 8 मार्च 2004 द्वारा पहले एमओएस द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों का मार्च 2004 से सीओपीटी सहित महापत्तन न्यासों की संपदा के पट्टा किराये के निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुसरित किया जा रहा है। एमओएस द्वारा महापत्तनों के लिए संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 की घोषणा के मद्देनजर, पत्तन न्यास भूमि के संपदा किरायों के संशोधन से संबंधित प्रशुल्क मामले निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा इसे अनुसरित करना होगा। चूंकि इस स्थान के आबंटन की पद्धति लाइसेंस आधार पर है, इस प्राधिकरण ने सीओपीटी को भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए अंतरण शैलों तथा भंडारगृहों पर कार्गो के भंडारण प्रभार के संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव लाने की सलाह दी थी। किसी भी मामले में, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मौजूदा दरें अधिकतम दरें हैं और पत्तन को कम प्रभार वसूल करने का अधिकार है यदि वह ऐसा चाहे तो।

(xxvii). सीओपीटी ने दरमान से घाट इलैक्ट्रिक क्रेन के इस्तेमाल हेतु प्रभारों (मौजूदा खंड 4.1.1), तट क्रेनों में फिट किए गए पत्तन के ग्रैबों का इस्तेमाल करने के लिए प्रभार (मौजूदा खंड 4.1.2), 10 टन क्षमता तक हल्की मोबाइल क्रेन के लिए प्रभार (मौजूदा खंड 4.1.4) और भारतीलन प्रभार (मौजूदा 4.4) हटाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि सभी घाट क्रेनों को नष्ट कर दिया गया है और वर्तमान में पत्तन के पास कोई तट क्रेन या मोबाइल क्रेन या भार मान नहीं है। यह प्रस्ताव सही है।

(xxviii). सीओपीटी ने तदर्थ आधार पर उपर्युक्त प्रभारों के अनुमोदन के लिए इसके द्वारा पहले से दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर प्रस्तावित दरमान में (i) कंटेनरों के लिए लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ प्रभार, (ii) प्रशीतन प्रभार – बिजली आपूर्ति तथा अनुवीक्षण कंटेनर तथा (iii) निकासी के लिए कंटेनरों की जांच के लिए प्रभार शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। जैसाकि इस नोट की तथ्यात्मक स्थिति में यह बताया गया है, इस संबंध में सीओपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव पृथक प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और इसे आदेश सं. टीएमपी/21/2011-सीओपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा निपटान किया गया था। 18 जून 2012 के उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने यहां पर रिकार्ड किए गए कारणों से सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपर्युक्त नई प्रशुल्क मदों को अनुमोदित किया है, पत्तन से लागत आधार पर दरों का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। हालांकि पत्तन ने स्टैंडअलोन आधार पर दरों का औचित्य नहीं बताया है, इसने सभी विचाराधीन वर्षों के लिए इन सेवाओं से अनुमानित आय तथा व्ययों पर विचार किया है। उपर्युक्त के मद्देनजर और यह विचार करते हुए कि पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति घाटे में है, इबिड आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(xxix). (क). सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं पर कंटेनरों से आयात कार्गो की उतराई और कंटेनरों में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर मौजूदा भंडारण प्रभार निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		कवर किया गया स्थान (रु०)	खुला स्थान (रु०)
1	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2	4थें से 15वें दिन	20	12
3	16वें से 30वें दिन	40	24
4	उसके बाद	75	45

(ख). पत्तन ने कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो पर मौजूदा भंडारण प्रभारों में कटौती करने का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		कवर किया गया स्थान (रु०)	खुला स्थान (रु०)
1	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क

2	4थें से 15वें दिन	12	10
3	16वें से 30वें दिन	20	14
4	उसके बाद	40	24

- (ग). पत्तन ने सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं पर कंटेनरों में भराई के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर मौजूदा भंडारण प्रभारों को कम करने का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		कवर किया गया स्थान (रु०)	खुला स्थान (रु०)
1	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2	4थें से 15वें दिन	12	10
3	16वें से 30वें दिन	20	14
4	उसके बाद	40	24

- (घ). जब दरों में कटौती किए जाने के कारणों के बारे में पूछा गया था तो पत्तन ने बताया था कि आरजीसीटी से वालारपादम तक कंटेनर परिचालनों के विस्थापन की स्थिति में भंडारण स्थान (खुला तथा कवर किया हुआ दोनों) का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए दरों को युक्तिसंगत बनाया गया है जोकि पत्तन सीएफएस के प्रोक्सिमिटी लाम से परे है। निर्यात व्यापार को बढ़ावा देने के लिए निर्यात कार्गो के लिए अतिरिक्त 2 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया गया है। यह देखा जा सकता है कि मौजूदा इकाई दर में प्रस्तावित कटौती से सीओपीटी की आय में कमी आएगी। तथापि, सीओपीटी द्वारा की गई यह कोशिश भंडारण स्थान का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करने के लिए है। भंडारण स्थान का अधिकतम उपयोग करने से सीओपीटी अपनी वित्तीय स्थिति सुधारने की स्थिति में है। निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क विराम समय 3 दिनों से बढ़ाकर 5 दिन करना निर्यात व्यापार को बढ़ावा देने के हित में है जिससे सीओपीटी की आय बढ़ेगी। अतः, पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

- (xxx). सीओपीटी ने सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं पर कारें चढ़ाने तथा उतारने के लिए भंडारण प्रभारों हेतु नए खंड को शामिल करने का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	इकाई	दर (रु०)
1	प्रथम 3 दिन	प्रति कार प्रतिदिन अथवा उसका भाग	निःशुल्क
2	4थें से 15वें दिन		500
3	16वें से 30वें दिन		700
4	उसके बाद		1000

पत्तन से उस आधार के बारे में सूचित करने का अनुरोध किया था जिसपर दरें निर्धारित की गई हैं। जवाब में, पत्तन ने सूचित किया है कि कंटेनरों में आयातित कारें वैयक्तिक सामान के रूप में हैं और उन्हें बैगेज शैड के भीतर भंडारण सुविधा दी जाती है। चूंकि कारों के लिए अधिक स्थान की आवश्यकता होती है, इसलिए पत्तन ने इकाई आधार पर एकमुश्त दर का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी के अनुसार कुछ मामलों में कारें लम्बे समय तक रखी रहती हैं और ऐसे लम्बे विराम को हतोत्साहित करने के लिए प्रगामी दरें प्रस्तावित की गई हैं। सीओपीटी के अनुसार, प्रस्ताव सीओपीटी द्वारा परिचालित बैगेज शैड के लिए लागू भंडारण प्रभारों का युक्तिकरण है। हालांकि सीओपीटी ने मौजूदा टनभार लेवी के बजाय कारों के भंडारण के लिए इकाई लेवी निर्धारित करने के लिए आधार बताया है। इसके अलावा, क्या टनभार आधारित लेवी से कार के भंडारण के लिए इकाई आधारित लेवी में बदलने से आय में वृद्धि अथवा कमी होगी नहीं बताया गया है। अतः, यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि ऐसी प्रस्तावित दरों के लिए औचित्य देते हुए इस संबंध में अच्छे से विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए।

- (xxxi). (क). कंटेनरों से खाली किए गए वैयक्तिक सामानों/साथ में नहीं रखे गए बैगों पर मौजूदा भंडारण प्रभार निम्नवत् हैं:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति घन मीटर अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु०)
1	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
2	4थें से 15वें दिन	25
3	16वें से 30वें दिन	50
4	उसके बाद	100

- (ख). पत्तन ने कंटेनरों से उतारे गए वैयक्तिक सामानों/साथ में नहीं रखे गए बैगों पर भंडारण प्रभारों की लेवी की इकाई संशोधित करने का प्रस्ताव किया है जोकि निम्नवत् है:-

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	इकाई	(दर रु० में)
1	प्रथम 3 दिन	प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग प्रतिदिन अथवा उसका भाग	निःशुल्क
2	4थें से 15वें दिन		50
3	16वें से 30वें दिन		80
4	उसके बाद		150

(ग). लेवी की इकाई संशोधित करने का कारण और आधार जिससे प्रस्तावित दरें निर्धारित की गई हैं पत्तन से मांगी गई थी। पत्तन ने जवाब दिया था कि वैयक्तिक सामानों के लिए सीमाशुल्क दस्तावेजों में घन मीटर की इकाई की अनुपलब्धता की वजह से शुरू में घन मीटर की बजाय मी.ट. में दरें संशोधित की गई हैं। पत्तन के अनुसार, चूंकि वैयक्तिक सामान कार्गो की अपेक्षा कम भार वाले बड़ी मात्रा वाले सामान हैं, इसलिए मी.ट. दर उच्चतर दर पर प्रस्तावित की गई हैं। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि सीएफएस तथा बैगेज शैड में कार्गो तथा वैयक्तिक सामानों दोनों के लिए भंडारण प्रभार प्रगामी आधार पर मी.ट. में प्रस्तावित किए गए हैं क्योंकि विलंबशुल्क के स्थान पर भंडारण प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर और यह दिया गया है कि उपयोक्ताओं प्रति टन आधार पर दरों के निर्धारण के संबंध में कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxiv). पत्तन ने अग्निशमन वाहन के उपयोग के लिए प्रभार रु० 490/- प्रति घंटा से बढ़ाकर रु० 3000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। लागत पत्रक तथा लागत व्योरो के साथ प्रस्ताव का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। सृजित होने की संभावना वाले अतिरिक्त राजस्व के बारे में जानकारी मांगी गई थी। जवाब में पत्तन ने सूचित किया था कि अग्निशमन वाहन मूलतः पत्तन प्रयोजनों के लिए अनुरक्षित किया जाता है और कुछ आपातकालीन स्थिति में ही इसे किराये पर दिया जाता है। पत्तन ने भी बताया है कि किराया दर कर्मचारी लागत, ईंधनलागत, पानी/फोम लागत, उपस्कर के रखरखाव आदि जैसे पर खर्च होने वाली संवर्धनात्मक लागत के आधार पर निर्धारित की गई है। चूंकि कोई कार्य पत्रक जमा नहीं किया गया था, इसलिए पत्तन से एक बार दोबारा प्रस्तावित नई दर का औचित्य बताने के लिए कार्य पत्रक जमा करने का अनुरोध किया गया था। कार्य पत्रक भेजने की बजाय, सीओपीटी ने मात्र अपने पूर्ववर्ती निवेदन को दोहरा दिया था। हालांकि सीओपीटी ने विभिन्न लागत तत्वों की पहचान की है परन्तु इसने मौद्रिक रूप में उन्हें परिमाणित नहीं किया है। प्रस्तावित दर (जो मौजूदा दर से 512 प्रतिशत अधिक परिगणित होती है) का औचित्य बताने वाले कार्य पत्रक के अभाव में और इस तथ्य पर विचार करते हुए कि अग्निशमन वाहन बहुत कम किराये पर लिया जाता है, यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

(xxxv). पत्तन परिसर में फोटो खींचने तथा फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभारों में 100 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन से गणनाओं के साथ वार्षिक राजस्व प्रभाव भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने जवाब दिया था कि उच्चतर दरें उपयोक्ताओं को उनके आसपास ध्यान देने तथा उनके द्वारा पत्तन परिसंपत्तियों को नष्ट करने से रोकने और सामान्य शांतिपूर्ण माहौल को खराब करने से रोकने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। पत्तन ने यह भी कहा था कि जहां पर शूटिंग होती है उस पत्तन क्षेत्र को साफ करने में लागत आती है। पत्तन से यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था कि कैसे उच्चतर दरें उपयोक्ताओं को चारों ओर अधिक ध्यान देने तथा पत्तन की परिसंपत्तियों को नष्ट करने से उन्हें रोकेंगी और सामान्य शांति का माहौल भंग नहीं होगा। ऐसे क्षेत्रों की सफाई में हुए व्यय के व्योरे भेजने का अनुरोध भी किया गया था जहां शूटिंग होती है। इसपर पत्तन ने कहा था कि फोटो खींचना और फिल्म शूटिंग करना पोत संबंधित गतिविधियां नहीं हैं और उपयोक्ता वाणिज्यिक प्रयोजनों के लिए सुविधाएं प्राप्त करते हैं। सीओपीटी के अनुसार, शूटिंग पूरी होने के बाद पत्तन क्षेत्र को साफ करने पर होने वाले व्यय पीछे छोड़े गए बेकार सामानों की मात्रा और पत्तन क्षेत्र को पहुंचे नुकसान की मात्रा पर निर्भर करता है और इसलिए सफाई पर होने वाले व्यय की राशि का ठीक प्रकार से पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। इसके अलावा, इस गतिविधि से सृजित होने वाली आय भी बहुत कम है क्योंकि यह नियमित व्यवसाय नहीं है और इसलिए पत्तन ने इसके लिए कोई अलग से लागत विवरण नहीं रखा है। पत्तन द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, यह प्राधिकरण 100 प्रतिशत तक प्रभारों में वृद्धि को अनुमोदित करता है क्योंकि फोटो खींचना तथा फिल्म शूटिंग पत्तन परिचालनों से संबंधित नहीं हैं।

(xxxvi).(क). पत्तन ने एक महीने क अवधि के लिए दरों को शामिल करते हुए और 9 महीनों के लिए दर को हटाते हुए वाहनों के लिए मौजूदा टोल प्रभारों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। इसने टैंकरों तथा दोपहिया वाहनों साहित पर्यटन वाहनों, लॉरियों के लिए टोल प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से चयनित प्रकार के वाहनों के लिए दरों में वृद्धि किए जाने के पीछे का आधार स्पष्ट करने का अनुरोध किया था। प्रस्तावित वृद्धि पर राजस्व प्रभाव वार्षिक भी पत्तन से मांगा गया था। जवाब में सीओपीटी ने बताया था कि पत्तन द्वारा भारी निवेश करके पत्तन सड़कों को अपग्रेड और अनुरक्षित किया गया है। सड़क रखरखाव, टोल कार्यालय स्टाफ वेतन, टोल कार्यालय रखरखाव आदि के लिए होने वाले खर्चों पर विचार करते हुए दरों का मानकीकरण किया गया है। चूंकि पत्तन से मिला जवाब सामान्य प्रकृति का था इसलिए उससे सभी लागत तत्वों को शामिल करते हुए कार्य पत्रकों के साथ प्रस्तावित दरों को प्रमाणित करने का अनुरोध किया गया था। इस अनुरोध पर, सीओपीटी ने सूचित किया था कि वह 2 टोल गेटों का रखरखाव करता है, एक ऐरणाकुलम सड़क और एक माटनचेरी सड़क और गेटों की सुगम संचालन के लिए 3 पालियों में 38 वॉच एंड वार्ड स्टाफ विनियुक्त किया गया है जिसकी लागत रु० 1.5 करोड़ वार्षिक से अधिक है। सड़क रखरखाव, टोल कार्यालय रखरखाव, बिजली तथा पानी प्रभार, कंप्यूटर तथा स्टेशनरी प्रभार आदि के लिए आए खर्चों पर भी विचार करते हुए, पत्तन द्वारा प्रस्तावित मामूली वृद्धि का विचार सही है।

(ख). प्रस्तावित टोल प्रभारों में संशोधन नीचे सारबद्ध किया गया है -

- (i). वर्तमान में लेवी की इकाई 3 महीनों के लिए, 6 महीनों के लिए, 9 महीनों के लिए, और 12 महीनों के लिए 1 दिन है।
- (ii). पत्तन ने एक माह अवधि के लिए दरें शामिल करने और 9 महीनों के लिए दर को हटाने का प्रस्ताव किया है।
- (iii). प्रस्तावित मासिक दरें नीचे दी गई हैं:-

क्र.सं.	वाहन प्रकार	मासिक रु०
1.	दोपहिया	50
2.	तिपहिया	75
3.	चार पहिया	250

4.	बसें (सार्वजनिक/निजी दोनों)	300
5.	टैकरों सहित लॉरियां	
	- 6 पहियों तक	300
	- 6 पहियों से अधिक	400
6.	प्राइम मूवर्स और चेसिस	
	- 20 '	400
	- 40 '	500
7.	क्रेन, पे लोडर बुल डोजर्स, एक्सकवेटर्स आदि	500

- (iv). पर्यटन वैनों और पर्यटन बसों की मौजूदा दैनिक दरें क्रमशः रु0 40 और 60 से बढ़ाकर रु0 50 और रु0 100 करने का प्रस्तावित किया है।
- (v). 6 पहियों तक टैकरों सहित लॉरियों की मौजूदा दैनिक दर को रु0 15 से बढ़ाकर रु0 20 करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). 6 पहियों से अधिक के टैकरों सहित दोपहियों, चार पहियों और प्राइम मूवर्स तथा 20' तक के चेसिस की मौजूदा 3 मासिक दरें रु0 90, रु0 300, रु0 500 और रु0 500 से बढ़ाकर क्रमशः रु0 100, रु0 600, रु0 600 और रु0 600 करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (vii). दोपहियों, 6 पहियों से अधिक के टैकरों सहित लॉरियों, प्राइम मूवर्स और 20' तक के चेसिस, प्राइम मूवर्स और 40' तक के चेसिस, पे लोडर्स बुल डोजर्स, एक्सकवेटर्स आदि की मौजूदा 6 मासिक दरों को रु0 180, रु0 1000, रु0 1000, रु0 1250 और रु0 1250 से बढ़ाकर क्रमशः रु0 200, रु0 1200, रु0 1200, रु0 1500 और रु0 1500 करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (viii). चार पहियों की मौजूदा वार्षिक दर को रु0 1000 से घटाकर रु0 900 करने का प्रस्ताव किया गया है।
- (ग). पत्तन द्वारा प्रेषित किए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, यह प्राधिकरण ऊपर ब्योरे अनुसार टोल प्रभारों में संशोधन को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xxxvii). सीओपीटी ने 'पत्तन सीमाओं के भीतर प्रवेश नहीं करने वाले पोतों के लिए प्रवेश/निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार' शीर्षक वाले मौजूदा खंड 6.1 को हटाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि ऐसे परिचालन पिछले कई वर्षों से पत्तन में नहीं चलाए जा रहे हैं।
- (xxxviii). सीओपीटी ने यह कहते हुए टैकरों के माध्यम से लाइसेंसशुदा एजेंसियों द्वारा पोतों को जल की आपूर्ति से संबंधित मौजूदा खंड 6 हटाने का प्रस्ताव किया है कि पोतों को लाइसेंसशुदा एजेंसियों द्वारा आपूर्ति की गई पानी की मात्रा सुनिश्चित करना कठिन है। उल्लिखित कारण से पत्तन के प्रस्ताव पर सहमति दी गई है।
- (xxxix). (क). सीओपीटी ने टेलीफोन तारों के लिए मार्गाधिकार प्रभार रु0 5000 प्रति किलोमीटर अथवा उसका भाग वार्षिक शुरू करने का प्रस्ताव किया गया है। आदेश सं. टीएमपी/11/2008-सीओपीटी दिनांक 16 जून 2010 की ओर पत्तन का ध्यान आकर्षित किया गया था जिसमें पैरा 7(iv) में पत्तन को निदेश दिया गया था कि पहले बीएसएनएल और भारती एअरटेल लिमिटेड द्वारा उठाए गए बिन्दुओं की जांच की जाए और तब एक पृथक प्रस्ताव दाखिल किया जाए, यदि आवश्यक पाया जाता है। जवाब में सीओपीटी ने टिप्पणी की थी कि यह एक "स्थानीय प्राधिकरण" है और इसलिए यह उसका अधिकार है कि उपयुक्त शर्तों के लिए अनुमति दी जाए। पत्तन के अनुसार टेलीफोन लाइनें पत्तन भूखंडों से गुजर रही हैं जिसका स्वामित्व और अनुरक्षण पत्तन द्वारा किया जाता है और कई निजी अधिकारी पत्तन भूखंड के भीतर कार्य कर रहे हैं और बीएसएनएल तथा भारती एअरटेल लिमिटेड वाणिज्यिक व्यवसाय कर रहे हैं और अपने परिचालनों से राजस्व अर्जित कर रहे हैं और वे पत्तन के लिए कोई विचार नहीं कर रहे हैं और पत्तन को कोई रियायत भी नहीं दे रहे हैं। अतः पत्तन का मत है कि उसके भूखंड से गुजारकर उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से प्रतिलाभ प्राप्त करने का उसका अधिकार होना चाहिए।
- (ख). फरवरी 2008 के शुरू में, सीओपीटी ने टेलीफोन तारों के लिए मार्गाधिकार प्रभार शुरू करने का प्रस्ताव किया था। भारत संचार निगम लिमिटेड (बीएसएनएल) और भारती एअरटेल लिमिटेड ने यह कहते हुए इसपर सख्त एतराज किया था कि वे इंडिया टेलीग्राफ एक्ट, 1985 द्वारा शासित किए जाते हैं और उनके पास ऐसी लाइनें बिछाने का लाइसेंस है। उन्होंने यह निवेदन भी किया था कि उन्हें प्रदान किया गया लाइसेंस भूमिगत तारों बिछाने के लिए उन्हें अनुमति प्रदान करता है और कि केरल सरकार ने अगले पन्द्र वर्षों के लिए मार्गाधिकार प्रभार के भुगतान से उन्हें छूट दी हुई है। उन्होंने यह भी कहा है कि वे देश के किसी भी हिस्से में ऐसा किराया प्रभार अदा नहीं कर रहे हैं। बीएसएनएल ने कोचीन म्यूनिसिपल कार्पोरेशन द्वारा ऐसी लेवी लगाने के बारे में अपने प्रस्ताव में पत्तन

द्वारा किए गए दावे को खारिज कर दिया था। 2008 में सीओपीटी ने बीएसएनएल और भारती एअरटेल लिमिटेड द्वारा किए गए निवेदनों पर न तो कोई स्पष्टीकरण दिया था और न ही कोई प्रतिरोध किया था। इस प्राधिकरण ने यह मत लिया था कि पत्तन क्षेत्र के भीतर से तारें ले जाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार वसूल करने के लिए पत्तन की हकदारी के बारे में उसे कोई संदेह नहीं है। तथापि, चूंकि बीएसएनएल और भारती एअरटेल लिमिटेड ने दावा किया था कि वे इंडियन टेलीग्राफ एक्ट द्वारा शासित हैं और सरकार के साथ पृथक लाइसेंस करार की मौजूदगी के बारे में और कि वे देश में कहीं भी ऐसा किराया अदा नहीं करते हैं, सीओपीटी को इस विधिक मुद्दे को संबोधित करते हुए पृथक प्रस्ताव जमा करने की सलाह दी गई थी। चूंकि अभी भी सीओपीटी ने उठाए गए विधिक मुद्दों को संबोधित नहीं किया है, इसलिए इसका प्रस्ताव सहमति योग्य नहीं है।

(XL). पत्तन ने पत्तन क्षेत्र में किसी व्यक्ति/एजेंट द्वारा किसी प्रकार के बेकार माल को डम्प करने/निपटान करने के लिए रु० 10000 प्रति वाहन पहली बार के लिए और उसके बाद हर बार के लिए रु० 50000/- की दर से दंडात्मक प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से ऐसी लेवी की शुरु की जरूरत को स्पष्ट करने का अनुरोध किया था। पत्तन से यह स्पष्ट करने का अनुरोध भी किया गया था कि ऐसी दंडात्मक लेवी किसी प्रकार पारदर्शी रूप से क्रियान्वित की जाएगी। पत्तन से तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त मैनपावर, यदि कोई हो, के ब्योरे और प्रस्तावित लेवी से प्रतिवर्ष सृजित होने की संभावना वाले अतिरिक्त राजस्व के ब्योरे भी भेजने का अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, प्रस्तावित दरों को तर्कसंगत ठहराने वाली कार्य पत्रक भी मांगी गई थी। सीओपीटी ने जवाब दिया था कि पत्तन एक प्रतिबंधित क्षेत्र है जहां कई आवासीय मकान, कार्यालय, स्कूल, आदि स्थित हैं और पत्तन क्षेत्रों में बेकार माल डम्प किए जाने से सीवेज/अन्य प्रकार की परिस्थितियां उत्पन्न हो जाती हैं। चूंकि प्रभार डम्पिंग को हतोत्साहित तथा रोकने के लिए दंड के रूप में वसूल किए जाने के लिए प्रस्ताव किया गया है, इसलिए सीओपीटी यह नहीं मानता कि यह राजस्व का स्रोत है और इसलिए राजस्व का पूर्वानुमान नहीं लगाया जा सकता। पत्तन ने इसका जवाब नहीं दिया था कि वह दंडात्मक प्रभारों को किस प्रकार पारदर्शी तरीके से क्रियान्वित करेगा और क्या अतिरिक्त मैन पावर विनियुक्त की जाएगी। इसलिए, प्रस्तावित दरों को तर्कसंगत ठहराते हुए कार्य पत्रक के साथ स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने सूचित किया है कि चूंकि प्रभार केवल तभी वसूल किए जाएंगे जब कोई बेकार माल को पत्तन क्षेत्र में डम्प करेगा, इसलिए राजस्व का पूर्वानुमान लगाना संभव नहीं है। पत्तन ने यह भी सूचित किया था कि सीआईएसएफ मोबाइल स्कवॉड पूरे पत्तन क्षेत्र में चक्कर लगाती है जो बेकार माल डम्प करने की गतिविधि को नियंत्रित करेगी और प्रभार वसूल करेगी। पत्तन की विंता पर्यावरण को साफ रखना और बेकार माल के ढेरों से मुक्त रखना है। तथापि, सीआईएसएफ मोबाइल स्कवॉड को पत्तन क्षेत्र में बेकार माल डम्प करने के लिए पहली बार में रु० 10000 प्रति वाहन और उसके बाद हर बार रु० 50000/- की दर से जुर्माना वसूल करने की अनुमति प्रदान करने से शक्ति का दुरुपयोग होगा और कानूनी विवाद होंगे। अतः, यह प्राधिकरण सीओपीटी को यह सलाह देता है कि वह पारदर्शी तरीके से प्रस्तावित दंडात्मक वसूली को अधिरोपित तथा एकत्र करने के लिए प्रक्रियाएं निर्धारित करे और उसके बाद एक पृथक प्रस्ताव, यदि आवश्यक पाया जाता है, जमा करे।

(XLi). (क). अध्याय -VII संपदा किराये के अधीन वर्तमान खंड 7.5 'पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए रु० 360/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर से पत्तन भूमि से पाइप लाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार' विनिर्दिष्ट करता है। सीओपीटी ने खंड 7.5 के अधीन "एसईजेड में पत्तन भूमि से गुजारकर पाइप लाइनें बिछाने के लिए रु० 414/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर से मार्गाधिकार प्रभार" की नई लेवी शुरु करने का प्रस्ताव किया है।

(ख). पत्तन ने पत्तन भूमि से गुजारकर पाइप लाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों पर अध्याय- VII संपदा किराये के अधीन खंड 7.5 के नीचे टिप्पणी बदलने का प्रस्ताव किया है। खंड 7.5 के अधीन निर्धारित मौजूदा टिप्पणी इस प्रकार पठित है "मार्गाधिकार प्रभारों के प्रयोजन के लिए, एकल पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र परिमाण तथा उन पाइपलाइनों की लम्बाई के आधार पर परिगणित की जानी चाहिए। बहु-परतीय चट्टों के मामले में, बहुपरतीय पाइपलाइन चट्टों द्वारा अधिग्रहीत भौतिक क्षेत्र पर विचार किया जाना चाहिए और तत्संबंधी उपयोक्ताओं को उस क्षेत्र के माध्यम से गुजरने वाली उनकी पाइपलाइन के परिमाण तथा लम्बाई के आधार पर यथानुपात आधार पर बिल दिया जाना चाहिए। सड़क, रेलों, जेट्टियों आदि से बंटे हुए क्षेत्र के मामले में, तत्संबंधी उपयोक्ताओं को यह अनुमान लगाते हुए संबद्ध क्षेत्र के 50 प्रतिशत के लिए यथानुपात बिल दिया जाना चाहिए कि उनका भूमि पर एकमात्र कब्जा नहीं है और जो भी उनके पास है वह केवल 'मार्गाधिकार' है। जहां तक भूमिगत पाइपों का संबंध है यदि उपयोक्ता स्थापित करते हैं कि भूमिगत क्रास-कंट्री पाइपलाइनों के ऊपर के भूमि क्षेत्र का कब्जा प्रत्यक्ष रूप से उनके पास नहीं है तो ऐसे पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र मार्गाधिकार प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए परिमाण तथा लम्बाई के उत्पाद की 50 प्रतिशत गिनती की जानी चाहिए।" मौजूदा नोट को बदलने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी इस प्रकार पठित है - "मार्गाधिकार प्रभारों के प्रयोजन के लिए, एकल पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र उन पाइपलाइनों के परिमाण तथा लम्बाई के आधार पर परिगणित किए जाने चाहिए। अधिग्रहीत क्षेत्र की चौड़ाई के साथ पाइपलाइन की वास्तविक लम्बाई से गुणा करते हुए परिगणित किया जाना चाहिए जिसे इस प्रकार लिया जाएगा (क) 80 एमएम अथवा कम : 0.3 मीटर के पाइपलाइनों के लिए और (ख) अन्य पाइपलाइनों के लिए, लाइन द्वारा अधिग्रहीत वास्तविक चौड़ाई जमा 0.3 मीटर। बहुपरतीय पाइपलाइन चट्टों के मामले में, बहुपरतीय पाइपलाइन चट्टों द्वारा अधिग्रहीत प्रत्यक्ष क्षेत्र पर विचार किया जाना चाहिए और तत्संबंधी उपयोक्ताओं को ऊपर परिगणित क्षेत्र के यथानुपात आधार पर बिल दिया जाना चाहिए।" चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी मौजूदा टिप्पणी से काफी भिन्न है, इसलिए सीओपीटी से इसे स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था।

- (ग). चूंकि मार्गाधिकार प्रभारों का निर्धारण भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है, इसलिए सीओपीटी से एसईजेड क्षेत्रों में पत्तन भूमि के माध्यम से पाइप लाइनें बिछाने के लिए रु0 414/- प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष की दर से मार्गाधिकार प्रभारों की नई लेवी की शुरुआत करने हेतु पृथक प्रस्ताव जमा करने का अनुरोध किया गया था। जवाब में पत्तन ने कहा था कि वालारपादम तथा पुथुयूवपीन एसईजेड क्षेत्र में वाणिज्यिक पट्टा किराया इन स्थानों के गैर एसईजेड क्षेत्रों में पट्टा किरायों से 15 प्रतिशत अधिक है और इसलिए एसईजेड क्षेत्र में तेल पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार पत्तन भूमि पर पाइप लाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों से 15 प्रतिशत अधिक (अर्थात् रु0 414.00 (रु0 360.00 पर 15 प्रतिशत वृद्धि) पर प्रस्तावित किया गया है।
- (घ). खंड 7.5 के अधीन मौजूदा टिप्पणी को बदलने के प्रस्ताव पर पत्तन ने जवाब दिया था कि प्रस्तावित टिप्पणी पट्टाधारकों से बिना किसी आपत्ति के पिछले छह दशकों के लिए इसे द्वारा अनुसरित की जा रही है और पेट्रोलियम नियमों के अनुसार, 30 से.मी. की साइड क्लियरेंस दो समीपवर्ती पाइप लाइनों के बीच निरीक्षण, मरम्मत, अनुरक्षण आदि के लिए आवश्यक है और इस प्रकार छूटा क्षेत्र किसी अन्य प्रयोजन के लिए इस्तेमाल नहीं किया जा सकता। सीओपीटी के अनुसार मौजूदा टिप्पणी के क्रियान्वयन से पहले वर्ष से लगभग रु0 12.15 लाख की राजस्व कटौती होगी। चूंकि सभी पाइपलाइन कोचीन पत्तन में बिछाई गई हैं क्योंकि विभिन्न सड़कों के साथ भूमिगत (जैसे टैंक टर्मिनल्स तथा उनकी लदाई/उतराई जेट्टियां विभिन्न स्थानों पर स्थित हैं) और कोचीन पत्तन में कॉमन यूजर मेनिफोल्ड अथवा वे लीव कॉरिडोर अथवा कॉमन यूजर कॉरिडोर जेएनपीटी जैसा मौजूद है, सीओपीटी का मत है कि जेएनपीटी की प्रक्रिया के अनुसार डब्ल्यूएलसी के लिए क्षेत्र गणना हेतु कोचीन पत्तन न्यास के लिए यही फार्मूला अपनाने के लिए कोई औचित्य नहीं है। उपर्युक्त विचारों को सुनने पर, सीओपीटी को मार्गाधिकार प्रभारों के अधीन मौजूदा टिप्पणी संशोधित करने के लिए पृथक प्रस्ताव की सलाह दी गई थी। इस सुझाव का पालन करने की बजाय, पत्तन ने अपना पूर्ववर्ती निर्णय दोहराया था और टीएमपी से मौजूदा टिप्पणी को बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया था।
- (ङ). एमओएस द्वारा महापत्तनों के लिए संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 की घोषण के मद्देनजर, पत्तन न्यास भूमि के संपदा किरायों के संशोधन से संबंधित प्रशुल्क मामलों को निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा इसका अनुसरण करना होगा। इस प्राधिकरण ने सीओपीटी को एसईजेड क्षेत्रों में पत्तन भूमि के माध्यम से पाइप लाइनें बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभारों की लेवी की शुरुआत के लिए पृथक प्रस्ताव लेकर आए और संपदा किरायों से संबंधित अध्याय-VII के अधीन खंड 7.5 के नीचे मौजूदा टिप्पणी को संशोधित करे।
- (xLii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.45 प्रतिशत दर्शाने के लिए खंड 1.2 (vi)(क) और (ख) पर प्रस्तावित टिप्पणी को संशोधित किया गया है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीओपीटी के संशोधित दरमान जिसे **अनुबंध-II** रूप में सलग्न किया गया है, अनुमोदित करता है।

13.2. संशोधित दरमान और सीओपीटी की दरों को शासित करने वाली शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से प्रभावी होगी और 31 मार्च 2015 तक प्रभावी रहेगा। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा अन्यथा विशेष रूपसे विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.3. सीओपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2012 से आगे पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाए।

13.4. सीओपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित की गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

13.5. इस संबंध में, सीओपीटी से अनुरोध है कि एक वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी होने चाहिए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविक और अनुमानों के बीच भिन्नता (+)/(-) 20 प्रतिशत देखी जाती है तो यह प्राधिकरण सीओपीटी को समीक्षा के समय से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कह सकता है। यदि सीओपीटी इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क

प्रस्ताव प्रस्तुत करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा अपनी ओर से शुरू कर देगा। इसके अलावा, भिन्नताओं का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि के पूरा होने के समय अगली सामान्य समीक्षा के समय किया जा सकता है और अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/13]

अनुबंध I (क)

कोयीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
समग्र पत्तन के लिए समेकित आय तथा लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हगारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	यातायात (मिलियन टनों में) *	13.50	13.45	15.38	17.43	19.44	21.09	17.43	19.44	21.09
I	परिचालन आय									
	(i) कार्गो प्रहस्तन/कंटेनर प्रहस्तन आय	7234.95	7747.86	9074.01	12769.57	14138.38	15642.07	12912.77	14886.38	16855.01
	(ii) पोत संबंधित आय	10775.29	13814.02	15979.31	14664.28	16863.48	18899.44	20399.69	24155.87	27480.74
	(iii) संपदा आय	3736.66	5103.98	4595.70	4686.01	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
	जोड़	21746.90	26665.85	29649.01	32119.86	35778.19	39408.15	37998.47	43818.58	49202.39
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)									
	(i) कार्गो प्रहस्तन तथा मंडारण	4169.71	4397.78	5356.64	7251.25	7678.97	8164.97	5898.42	5921.21	5933.17
	(ii) फलन तथा गोदी सुविधाएं	9877.77	12709.83	10254.30	16969.50	17903.75	18557.15	16170.48	15126.98	14951.80
	(iii) संपदा गतिविधि	2742.43	2918.29	3405.60	3626.96	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
	जोड़	16789.92	20025.90	19016.53	27847.71	29445.43	30835.91	25764.02	24856.55	24809.60
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
III	मूल्यहास	1288.63	1680.77	1905.34	2029.19	2161.09	2690.39	1905.34	1905.02	1773.01
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचय	3648.87	4031.00	4550.98	4839.24	5153.79	5488.78	4846.79	5161.83	5497.35
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	19.49	928.18	4176.16	-2596.28	-982.12	393.06	5482.32	11895.18	17122.43
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)									
	(i) परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ	37.92	171.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) व्यौरों के साथ अन्य	849.04	2322.66	1997.17	2124.52	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
	जोड़	886.96	2493.66	1997.17	2124.52	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)									
	(i) पेंशन मुग्तान/अंशदान	6180.91	10636.00	11192.56	11864.58	12576.45	13331.04	12248.26	13382.48	14601.96
	(ii) परिसंपत्तियों की बिक्री पर नुकसान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) अन्य व्यौरों के साथ	94.10	63.39	139.81	203.97	276.56	357.41	148.89	158.57	168.88
	जोड़	6275.01	10699.39	11332.37	12068.55	12853.01	13688.46	12397.15	13541.05	14770.84
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-5388.05	-8205.73	-9335.20	-9944.03	-10590.40	-11278.77	-10280.16	-11297.03	-12392.18

IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-5368.56	-7277.55	-5159.04	-12540.32	-11572.52	-10885.71	-4797.83	598.15	4730.25
X	निर्वाचित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	29089.21	33046.65	31884.02	25876.74	21577.51	40508.80	30022.69	28161.69	26432.70
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	2040.42	1996.60	1952.78	0.00	0.00	0.00	1908.96	1865.13	1821.31
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	11.81	11.61	11.41	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	जोड़	31141.44	35054.86	33848.21	25876.74	21577.51	40508.80	31942.86	30037.84	28264.83
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुक्रम									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	4654.27	5287.46	5101.44	4140.28	3452.40	6481.41	4803.63	4505.87	4229.23
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	150.99	147.75	144.51	0.00	0.00	0.00	124.08	121.23	118.39
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिलोभ नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	4805.26	5435.21	5245.95	4140.28	3452.40	6481.41	4927.71	4627.10	4347.62
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2683.63	2797.24	3011.51	4140.35	3452.50	6481.27	2718.92	2524.54	2536.84
XIV	नियत अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-8052.19	-10074.79	-8170.55	-16680.67	-15025.02	-17366.98	-7516.76	-1926.39	2193.41
XV	नियत अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-37.03%	-37.78%	-27.56%	-51.93%	-41.99%	-44.07%	-19.78%	-4.40%	4.46%

अनुबंध I (ख)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिचालन आय									
	(i) सामान्य कार्गो तथा कोयला	885.00	963.53	921.80	2597.66	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
	(ii) गोदियों में पीओएल	2738.72	2637.70	2958.47	2925.00	2925.00	2925.00	2995.20	3328.00	3583.84
	(iii) पत्तन विशिष्ट कार्गो (उर्वरक)	472.62	471.20	334.53	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
	(iv) अन्य									
	i. पीओएल पर घाटशुल्क - एसपीएम	1660.75	2055.83	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00	2448.00	2720.00	2929.10
	ii. मरना और खाली करना	123.33	132.55	148.88	156.32	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
	iii. एफ सी पेरियार - फ्लोटिंग क्रेन	1.56	7.23	11.33	11.90	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
	(v) आईजीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत	1352.98	1479.82	2469.88	4251.58	5136.03	6163.00	4251.58	5136.03	6163.00
	जोड़ - I	7234.95	7747.85	9074.00	12769.57	14138.38	15642.07	12912.77	14886.38	16855.01
II	परिचालन व्यय									
	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन तथा मंडारण	3286.18	3417.03	4141.79	4386.48	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57

	(ii) गोदियों में पीओएल का प्रहस्तन	537.48	581.86	583.00	2191.85	2290.71	2426.47	640.06	645.96	651.02
	(iii) पत्तन विशिष्ट कार्गो – उर्वरक	144.05	156.21	175.45	186.86	199.01	211.94	188.38	197.80	207.73
	(iv) अन्य									
	i. पीओएल पर घाटशुल्क – एसपीएम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	ii. भरना और खाली करना	156.93	195.03	421.06	448.43	477.57	508.62	466.61	463.07	458.16
	iii. एफ सी पेरियार – फ्लोटिंग क्रेन	45.06	47.65	35.34	37.63	40.08	42.68	39.07	38.94	38.70
	जोड़ - II	4169.71	4397.78	5356.64	7251.25	7678.97	8164.97	5898.42	5921.21	5933.17
III	मूल्यहास	150.85	187.94	226.64	241.37	257.06	662.60	226.64	226.64	226.64
IV	प्रबन्धन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	1339.68	1362.20	1653.50	1753.43	1867.40	1988.78	1760.98	1875.44	1997.34
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	1574.71	1799.93	1837.22	3523.53	4334.95	4825.72	5026.74	6863.09	8697.86
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	301.92	783.49	681.00	714.25	760.67	810.12	696.38	761.09	796.24
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	2136.03	3361.69	3864.16	4051.62	4314.97	4595.45	4077.99	4592.63	4944.43
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-1834.11	-2578.20	-3183.16	-3337.37	-3554.30	-3785.33	-3381.61	-3831.54	-4148.19
IX	अधिशेष/(घाटा) ₹(V) + (VIII)	-259.40	-778.27	-1345.94	186.15	780.65	1040.39	1645.12	3031.55	4549.67
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	4515.30	8215.29	7699.97	6523.79	5439.91	10212.68	7517.35	7334.73	7152.11
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	925.43	881.61	837.79	0.00	0.00	0.00	793.96	750.14	706.32
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	11.81	11.61	11.41	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	जोड़	5452.54	9108.50	8549.16	6523.79	5439.91	10212.68	8322.53	8095.89	7869.25
XI	आरओसीई – अधिकतम अनुज्ञेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	722.45	1314.45	1231.99	1043.88	870.49	1633.89	1202.78	1173.56	1144.34
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	68.48	65.24	62.00	0.00	0.00	0.00	51.61	48.76	45.91
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	790.93	1379.68	1293.99	1043.88	870.49	1633.89	1254.38	1222.32	1190.25
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	442.76	686.17	727.14	1043.88	870.49	1633.89	677.60	655.84	688.12
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-702.16	-1464.44	-2073.08	-857.72	-89.83	-593.50	967.52	2375.71	3861.55
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-9.71%	-18.90%	-22.85%	-6.72%	-0.64%	-3.79%	7.49%	15.96%	22.91%

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिचालन आय									
	(i). पल्लन देयताएं	2151.49	2970.67	3350.76	3121.82	3706.91	4221.99	4597.81	5452.91	6209.65
	(ii). पाइलटेंज	4299.70	5433.45	5924.38	6635.75	7879.43	8974.30	8129.25	9641.13	10979.10
	(iii). बर्थ किराया	2031.34	2644.58	3211.81	2469.60	2840.04	3266.04	4407.15	5226.79	5952.15
	(iv). शुल्क गोदीकरण	40.11	39.27	0.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
	(v). नेहरू शताब्दी	636.48	593.64	1089.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi). बाजों के माध्यम से जलयानों को पानी की आपूर्ति	31.09	64.76	71.05	71.05	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
	(vii). तट के माध्यम से जलयानों को जल आपूर्ति	13.29	13.49	14.83	14.83	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
	(viii). पुल बैक परिचालनों के लिए पाइलटेंज तथा टग प्रभार – एसपीएम	1559.00	1943.15	2214.23	2214.23	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43
	(ix). कूज तथा रक्षा पोतों के लिए सुरक्षा प्रभार	12.80	111.00	103.00	107.00	107.00	107.00	107.00	107.00	107.00
	जोड़ - I	10775.29	13814.02	15979.31	14664.28	16863.48	18899.44	20399.69	24155.87	27480.74
II	प्रचालन व्यय									
	(i). पल्लन देयताएं	1826.22	2370.61	1499.27	3218.52	3229.08	3294.15	3043.89	2908.00	2812.42
	(ii). पाइलटेंज	4029.55	4970.28	4515.53	6928.40	7675.03	8021.21	6362.24	6244.53	6161.58
	(iii). बर्थ किराया	2123.23	2767.66	1891.86	3636.62	3674.36	3768.37	3480.17	3338.78	3236.18
	(iv). शुल्क गोदीकरण	44.93	32.22	29.83	31.77	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
	(v). नेहरू शताब्दी	701.87	1325.08	1087.93	1908.41	2028.71	2156.60	1938.46	1210.19	1231.44
	(vi). बाजों के माध्यम से जलयानों को पानी की आपूर्ति	36.06	31.78	37.10	39.51	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
	(vii). तट के माध्यम से जलयानों को जल आपूर्ति	52.52	40.96	44.66	47.56	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
	(viii). पुल बैक परिचालनों के लिए पाइलटेंज तथा टग प्रभार – एसपीएम	1063.39	1171.23	1148.13	1158.73	1170.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
	जोड़ - II	9877.77	12709.83	10254.30	16969.50	17903.75	18557.15	16170.48	15126.98	14951.80
III	मूल्यहास	947.38	1257.21	1381.71	1471.53	1567.18	1669.04	1381.71	1381.39	1249.38
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचर्यों की आबंटित हिस्सेदारी	1373.13	1706.61	1784.70	1900.71	2024.25	2155.83	1900.71	2024.25	2155.83
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-1422.98	-1859.63	2558.60	-5677.46	-4631.70	-3482.58	946.79	5623.25	9123.73
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	386.46	1190.25	883.20	927.53	987.82	1052.03	984.37	993.42	1055.73
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2734.10	5106.95	5011.48	5261.49	5603.49	5967.72	5764.47	5994.57	6555.82
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2347.64	-3916.69	-4128.28	-4333.96	-4615.67	-4915.69	-4780.10	-5001.15	-5500.09
IX	अधिशेष/(घाटा) ३(V) + (VIII)	-3770.63	-5776.32	-1569.68	-10011.42	-9247.36	-8398.27	-3833.32	622.10	3623.64
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	22999.76	23034.00	22652.21	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	22999.76	23034.00	22652.21	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
XI	आरजीसीई – अधिकतम अनुक्रम									

	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	3679.96	3685.44	3624.35	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	3679.96	3685.44	3624.35	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षी	1906.49	1740.98	1956.76	2753.46	2296.00	4310.42	1771.27	1646.17	1673.71
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-5677.12	-7517.30	-3526.44	-12764.88	-11543.36	-12708.68	-5604.59	-1024.07	1949.93
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-52.69%	-54.42%	-22.07%	-87.05%	-68.45%	-67.24%	-27.47%	-4.24%	7.10%

अनुबंध I (घ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिचालन आय									
i	भूमि से किराया	1254.83	2269.85	2940.53	2999.35	3058.16	3116.97	2999.35	3058.16	3116.97
ii	घाट क्षेत्र के भीतर लाइसेंस शुल्क	236.22	280.91	311.18	317.40	323.63	329.85	317.40	323.63	329.85
iii	मवन, सैलॉ, अन्योसे लाइसेंस शुल्क	432.87	964.97	1032.76	1053.42	1074.07	1094.73	1053.42	1074.07	1094.73
iv	अंकों, हॉकिंग्स, होर्डिंग्स, क्वार्टरों आदि से लाइसेंस शुल्क	384.17	139.58	25.88	26.40	26.92	27.44	26.40	26.92	27.44
v	विजली आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
vi	पानी प्रसार	73.91	70.13	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10
vii	टोल संग्रहण	154.65	234.53	205.24	209.34	213.45	217.55	209.34	213.45	217.55
viii	आईजीटीपीएल से लाइसेंस शुल्क	1200.00	1144.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़ - I	3736.66	5103.98	4595.70	4686.01	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
II	प्रत्यक्ष व्यय									
(i)	वेतन और मजदूरी	1151.12	1246.91	1497.45	1594.79	1698.45	1808.85	1662.94	1644.09	1619.68
(ii)	विजली	1049.73	1189.70	1385.70	1475.77	1571.69	1673.85	1475.77	1571.69	1673.85
(iii)	ईंधन	4.64	4.86	6.03	6.42	6.84	7.28	6.42	6.84	7.28
(iv)	मरम्मतें तथा अनुक्षण	6.85	18.13	26.47	28.19	30.02	31.97	28.19	30.02	31.97
(v)	अन्य	530.09	458.69	489.96	521.80	555.72	591.84	521.80	555.72	591.84
	जोड़ - II	2742.43	2918.29	3405.60	3626.96	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
III	मूल्यहास	190.40	235.62	296.99	316.30	336.86	358.75	296.99	296.99	296.99
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचालन की आबंटित हिस्सेदारी	936.06	962.19	1112.77	1185.10	1262.14	1344.17	1185.10	1262.14	1344.17
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-132.24	987.88	-219.66	-442.35	-685.38	-950.08	-491.20	-591.16	-699.16
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	198.58	519.91	432.96	482.74	514.12	547.54	436.25	489.51	526.69
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1404.88	2230.76	2456.73	2755.44	2934.55	3125.29	2554.69	2953.85	3270.60
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1206.30	1710.84	2023.76	2272.70	2420.43	2577.75	2118.44	2464.34	2743.91
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-	-722.96	-	-	-	-	-	-	-
		1338.54		2243.43	2715.05	3105.81	3527.83	2609.63	3055.50	3443.06

X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	1574.15	1797.36	1531.84	2143.80	1787.62	3356.01	1234.84	937.85	640.86
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	1114.99	1114.99	1114.99	0.00	0.00	0.00	1114.99	1114.99	1114.99
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	2689.14	2912.36	2646.83	2143.80	1787.62	3356.01	2349.84	2052.84	1755.85
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुप्रेष									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	251.86	287.58	245.09	343.01	286.02	536.96	197.57	150.06	102.54
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (7.40%)	82.51	82.51	82.51	0.00	0.00	0.00	72.47	72.47	72.47
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिलान नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	334.37	370.09	327.60	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	334.37	370.09	327.60	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1672.91	1093.05	2571.03	3058.06	3391.83	4064.80	2879.68	3278.03	3618.08
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		44.77%	21.42%	55.94%	65.26%	71.01%	83.52%	61.45%	68.63%	74.34%

अनुबंध I (ड)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन 'कोयला एवं अन्य कार्गो' उप गतिविधि के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	कोयला तथा अन्य कार्गो									
I	परिचालन आय	885.00	963.53	921.80	2597.66	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	2668.71	2770.76	3368.41	3587.36	3820.54	4068.87	3740.66	3698.26	3643.36
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	8.50	8.42	12.83	13.67	14.55	15.50	13.67	14.55	15.50
	(iv) मरम्मत और अनुक्षण	10.75	8.74	33.02	10.63	11.33	12.06	35.16	37.45	39.88
	(v) अन्य	598.23	629.11	727.54	774.82	825.19	878.83	774.82	825.19	878.83
	जोड़	3286.18	3417.03	4141.79	4386.48	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
III	मूल्यहास	84.54	121.98	160.29	170.71	181.81	457.72	160.29	160.29	160.29
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	1055.81	1058.41	1279.62	1355.24	1443.33	1537.15	1362.79	1451.37	1545.71
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-3541.54	-3633.90	-4659.90	-3314.78	-3223.14	-3443.50	-3489.74	-3113.51	-2756.95
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	237.95	608.77	526.56	552.05	587.93	626.15	538.87	588.11	614.31
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	1683.42	2612.00	2987.80	3131.54	3335.09	3551.87	3155.63	3548.83	3814.73
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-1445.47	-2003.23	-2461.24	-2579.49	-2747.15	-2925.72	-2616.76	-2960.72	-3200.41
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-4987.01	-5637.13	-7121.15	-5894.27	-5970.29	-6369.22	-6106.50	-6074.23	-5957.36

	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	1895.65	1737.37	2356.21	1996.29	1664.62	3125.10	2322.11	2288.14	2254.31
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	388.52	186.44	256.36	0.00	0.00	0.00	245.25	234.01	222.63
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	4.96	2.46	3.49	0.00	0.00	0.00	3.46	3.44	3.41
	जोड़	2289.13	1926.27	2616.06	1996.29	1664.62	3125.10	2570.83	2525.59	2480.35
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुक्रेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	303.30	277.98	376.99	319.41	266.34	500.02	371.54	366.10	360.69
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	28.75	13.80	18.97	0.00	0.00	0.00	15.94	15.21	14.47
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिमान नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	332.05	291.78	395.96	319.41	266.34	500.02	387.48	381.31	375.16
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	185.88	145.11	222.51	319.41	266.34	500.02	209.31	204.59	216.89
XIV	नियत अक्षिरेष/ (घाटा) (IX) - (XIII)	1556.81	1343.18	1581.87	-189.22	-274.21	-810.13	1542.55	1810.71	1998.80
XV	नियत अक्षिरेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	56.84%	50.92%	53.47%	-6.47%	-9.37%	-27.70%	51.50%	54.41%	55.77%

अनुबंध I (छ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि 'उर्वरक' के लिए लागत विवरण

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	उर्वरक									
I	परिचालन आय	472.62	471.20	334.53	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	28.09	33.31	33.32	35.49	37.80	40.25	37.01	36.59	36.04
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	1.03	1.25	0.99	1.05	1.12	1.19	1.05	1.12	1.19
	(iv) मरम्मतें तथा अनुसंधान	0.00	0.12	0.44	0.47	0.50	0.53	0.47	0.50	0.53
	(v) अन्य	114.94	121.53	140.70	149.85	159.59	169.96	149.85	159.59	169.96
	जोड़	144.05	156.21	175.45	186.86	199.01	211.94	188.38	197.80	207.73
III	मूल्यहास	3.63	4.57	4.17	4.44	4.73	5.04	4.17	4.17	4.17
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	46.28	48.39	54.00	57.51	61.25	65.23	57.51	61.25	65.23
V	प्रचालन अक्षिरेष/ (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	278.65	262.03	100.91	203.31	187.14	184.79	202.07	188.91	189.87
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	10.43	27.83	22.31	23.43	24.95	26.57	22.24	25.42	27.88
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	73.80	119.41	126.57	132.88	141.52	150.72	130.24	153.41	173.11
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-63.36	-91.58	-104.26	-109.46	-116.57	-124.15	-108.00	-127.99	-145.24
IX	अक्षिरेष/ (घाटा) (V) + (VIII)	215.28	170.45	-3.35	93.86	70.57	60.64	94.07	60.92	44.63
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	79.43	93.16	88.95	75.36	62.84	117.98	85.44	81.92	78.39

	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	16.28	10.00	9.68	0.00	0.00	0.00	9.02	8.38	7.74
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.21	0.13	0.13	0.00	0.00	0.00	0.13	0.12	0.12
	जोड़	95.91	103.29	98.76	75.36	62.84	117.98	94.59	90.42	86.25
XI	आरजोसीई - अधिकतम अनुबंध									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	12.71	14.91	14.23	12.06	10.05	18.88	13.67	13.11	12.54
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	1.20	0.74	0.72	0.00	0.00	0.00	0.59	0.54	0.50
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	13.91	15.65	14.95	12.06	10.05	18.88	14.26	13.65	13.05
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरजोसीई	7.79	7.78	8.40	12.06	10.05	18.88	7.70	7.33	7.54
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	207.50	162.67	-11.75	81.80	60.51	41.76	86.37	53.59	37.09
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिवानन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	43.90%	34.52%	-3.51%	18.09%	13.38%	8.94%	19.10%	11.85%	7.94%

अनुबंध.I (ज)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप गतिविधि 'एसपीएम पर घाटशुल्क' के लिए लागत विवरण

(रु0 लाखों में)

[illegible]

[illegible]

अनुबंध. I (झ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'एफ.सी. पेरियार' के लिए लागत विवरण

(रु0 लाखों में)

[illegible]

	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	2.81	3.39	0.35	0.37	0.35	0.32	0.28	0.22	0.15
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.27	0.17	0.02	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	3.07	3.56	0.36	0.37	0.35	0.32	0.29	0.23	0.16
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरजोसीई	1.72	1.77	0.20	0.37	0.35	0.32	0.16	0.12	0.09
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-80.00	-85.69	-56.54	-60.21	-64.26	-68.58	-61.76	-64.55	-66.33
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	5114.79%	1184.65%	498.99%	506.10%	514.41%	522.86%	519.14%	516.72%	505.70%

अनुबंध I (ज)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'भरना और खाली करना' के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10	2010-11	2011-12	सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	भरना और खाली करना									
I	परिचालन आय	123.33	132.55	148.88	156.32	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	146.93	183.11	399.45	425.41	453.06	482.51	443.59	438.56	432.05
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	3.81	3.17	8.96	9.54	10.16	10.82	9.54	10.16	10.82
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	1.22	1.61	1.38	1.47	1.57	1.67	1.47	1.57	1.67
	(v) अन्य	4.98	7.15	11.27	12.00	12.78	13.61	12.00	12.78	13.61
	जोड़	156.93	195.03	421.06	448.43	477.57	508.62	466.61	463.07	458.16
III	मूल्यहास	12.75	14.38	16.48	17.55	18.70	19.91	16.48	16.48	16.48
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचालन की आबंटित हिस्सेदारी	50.42	60.41	129.59	138.01	146.98	156.53	138.01	146.98	156.53
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-96.78	-137.28	-418.25	-447.67	-479.11	-512.72	-464.78	-462.40	-458.83
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	11.36	34.75	53.53	56.22	59.87	63.76	55.09	59.52	61.49
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	80.39	149.08	303.74	318.90	339.62	361.70	322.60	359.17	381.81
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-69.03	-114.34	-250.21	-262.68	-279.75	-297.94	-267.51	-299.65	-320.32
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-165.81	-251.62	-668.46	-710.35	-758.87	-810.65	-732.29	-762.05	-779.15
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	279.52	314.63	259.52	219.87	183.34	344.20	245.37	231.18	216.94
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	57.29	33.76	28.24	0.00	0.00	0.00	25.92	23.64	21.42
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.73	0.44	0.38	0.00	0.00	0.00	0.37	0.35	0.33
	जोड़	337.54	348.84	288.14	219.87	183.34	344.20	271.65	255.17	238.69
XI	आरजोसीई - अधिकतम अनुमेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	44.72	50.34	41.52	35.18	29.33	55.07	39.26	36.99	34.71
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	4.24	2.50	2.09	0.00	0.00	0.00	1.68	1.54	1.39

	(6.50%)								
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	48.96	52.84	43.61	35.18	29.33	55.07	40.94	38.53
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षित	27.41	26.28	24.51	35.18	29.33	55.07	22.12	20.67
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-193.22	-277.90	-692.97	-745.53	-788.20	-865.73	-754.40	-782.72
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	156.67%	209.66%	465.46%	476.92%	480.21%	502.33%	482.60%	476.87%

अनुबंध I (त)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप गतिविधि 'पत्तन देयताएं' के लिए लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	पत्तन देयताएं									
I	प्रचालन आय	2151.49	2970.67	3350.76	3121.82	3706.91	4221.99	4597.81	5452.91	6209.65
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और भुजद्वी	176.73	211.37	226.74	241.47	257.17	273.88	251.79	248.94	245.24
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	2.94	1.96	2.28	2.42	2.58	2.75	2.42	2.58	2.75
	(iv) मरम्मतें तथा अनुक्षण	0.00	14.48	13.13	13.98	14.89	15.86	13.98	14.89	15.86
	(v) निकर्षण	1964.52	2502.91	1925.70	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00
	घटाया: राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत का एक-तिहाई (सीओपीटी 25 प्रतिशत)	-450.99	-493.27	-823.29	-708.60	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) अन्य	133.03	133.18	154.73	164.78	175.49	186.90	164.78	175.49	186.90
	जोड़	1826.22	2370.61	1499.27	3218.52	3229.08	3294.15	3043.89	2908.00	2812.42
III	मूल्यहास	33.75	38.88	39.44	42.00	44.74	47.64	39.44	39.44	39.44
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचयों की आबंटित हिस्सेदारी	100.47	111.81	122.14	130.08	138.54	147.54	130.08	138.54	147.54
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	191.05	449.36	1689.90	-268.79	294.56	732.66	1384.40	2366.94	3210.25
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	22.64	64.31	50.45	63.48	67.60	72.00	51.12	56.80	60.49
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	160.19	275.94	286.29	360.09	383.49	408.42	299.35	342.75	375.64
VIII	एफएमआई घटाया एफएमई (VI) - (VII)	-137.54	-211.63	-235.84	-296.61	-315.89	-336.42	-248.23	-285.95	-315.15
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	53.51	237.73	1454.07	-565.39	-21.33	396.24	1136.17	2080.98	2895.10
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियाँ	1861.30	2008.54	2429.01	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियाँ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	1861.30	2008.54	2429.01	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68

XI	आजोसीई – अधिकतम अनुज्ञेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	297.81	321.37	388.64	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). समाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रचलाम नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	297.81	321.37	388.64	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आजोसीई	154.29	151.81	209.82	292.52	243.92	457.93	198.99	194.51	207.48
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-100.78	85.92	1244.24	-857.92	-265.25	-61.69	937.18	1886.47	2687.62
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-4.68%	2.89%	37.13%	-27.48%	-7.16%	-1.46%	20.38%	34.60%	43.28%

અનુબંધ.I (થ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के भीतर उप-गतिविधि 'पाइलटेज' के लिए लागत विवरण

(रु0 लाखों में)

[illegible]

	परिसंपत्तियां									
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	12867.03	12541.32	11655.93	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
XI	आरओसीई – अधिकतम अनुज्ञेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	2058.72	2006.61	1864.95	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	2058.72	2006.61	1864.95	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1066.57	947.91	1006.87	1488.26	1241.00	2329.80	893.47	811.35	797.01
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-3213.09	-3922.47	-3603.27	-6437.29	-5995.65	-6658.10	-3322.42	-1977.75	-831.67
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-74.73%	-72.19%	-60.82%	-97.01%	-76.09%	-74.19%	-40.87%	-20.51%	-7.58%

अनुबंध I (द)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'बर्थ किराये' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	बर्थ किराया									
I	प्रचालन आय	2031.34	2644.58	3211.81	2469.60	2840.04	3266.04	4407.15	5226.79	5952.15
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	474.98	603.02	626.18	666.88	710.23	756.39	695.38	687.50	677.29
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	2.96	3.51	3.80	4.04	4.31	4.59	4.04	4.31	4.59
	(iv) मरम्मतें तथा अनुरक्षण	2.90	3.96	4.13	4.39	4.68	4.98	4.39	4.68	4.98
	(v) निकर्षण	1964.52	2502.91	1925.70	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00
	घटाया: राजस्व हिस्सेदारी के 50 प्रतिशत का एक-तिहाई (सीओपीटी 25 प्रतिशत)	-450.99	-493.27	-823.29	-708.60	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) अन्य	128.86	147.53	155.35	165.45	176.20	187.66	165.45	176.20	187.66
	जोड़	2123.23	2767.66	1891.86	3636.62	3674.36	3768.37	3480.17	3338.78	3236.18
III	मूल्यहास	215.68	221.60	200.40	213.42	227.30	242.07	200.40	200.40	200.40
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की आबंटित हिस्सेदारी	195.89	234.80	242.96	258.76	275.58	293.49	258.76	275.58	293.49
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-503.46	-579.47	876.59	-1639.20	-1337.19	-1037.88	467.83	1412.04	2222.08
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	44.15	135.05	100.36	126.27	134.48	143.22	102.63	112.17	117.36
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	312.33	579.44	569.49	716.28	762.84	812.43	600.98	676.87	728.78
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-268.18	-444.39	-469.13	-590.01	-628.36	-669.21	-498.36	-564.70	-611.42

IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-771.64	-1023.87	407.47	-2229.21	-1965.55	-1707.09	-30.53	847.34	1610.66
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	7284.97	7372.83	7131.16	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	7284.97	7372.83	7131.16	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
XI	आरजोसीई – अधिकतम अनुक्रम									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	1165.59	1179.65	1140.99	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	1165.59	1179.65	1140.99	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरजोसीई	603.86	557.26	616.01	901.89	752.04	1411.86	577.15	557.06	586.34
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-1375.51	-1581.13	-208.54	-3131.09	-2717.60	-3118.95	-607.68	290.28	1024.32
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-67.71%	-59.79%	-6.49%	-126.79%	-95.69%	-95.50%	-13.79%	5.55%	17.21%

अनुबंध I (घ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप गतिविधि 'एसपीएम – पोत संबंधित प्रभार' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	एसपीएम – पोत संबंधित प्रभार									
I	प्रचालन आय									
	i. पाइलटेंज	872.43	1121.93	1263.64	1263.64	1263.64	1263.64	1733.92	2056.40	2341.78
	ii. पुल बैंक प्रचालनों के लिए टग प्रभार	686.56	821.22	950.60	950.60	950.60	950.60	1304.38	1546.97	1761.66
	जोड़	1559.00	1943.15	2214.23	2214.23	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	119.31	138.97	163.08	173.68	184.97	196.99	173.68	184.97	196.99
	(iv) मरम्मतें तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	944.09	1032.25	985.05	985.05	985.05	985.05	1049.08	1117.27	1189.89
	जोड़	1063.39	1171.23	1148.13	1158.73	1170.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
III	मूल्यहास	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिखर्चों की आबंटित हिस्सेदारी	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	495.60	771.93	1066.11	1055.51	1044.22	1032.19	1815.55	2301.13	2716.55
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	77.00	208.66	145.96	0.00	0.00	0.00	144.36	167.38	186.12
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	544.75	895.29	828.23	0.00	0.00	0.00	845.38	1010.04	1155.76

VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-467.75	-686.63	-682.27	0.00	0.00	0.00	-701.02	-842.66	-969.64
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	27.85	85.30	383.84	1055.51	1044.22	1032.19	1114.53	1458.47	1746.91
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	0.00	0.00	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.00	0.00	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुप्रेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	0.00	0.00	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिशत नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	0.00	0.00	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	0.00	0.00	76.86	0.00	0.00	0.00	74.10	73.65	79.90
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	27.85	85.30	306.97	1055.51	1044.22	1032.19	1040.44	1384.83	1667.02
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	1.79%	4.39%	13.86%	47.67%	47.16%	46.62%	34.24%	38.43%	40.62%

अनुबंध I (न)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'शुष्क गोदीकरण' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	शुष्क गोदीकरण									
I	प्रचालन आय	40.11	39.27	0.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	39.84	29.99	25.99	27.67	29.47	31.39	28.86	28.53	28.11
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.06	0.00	0.22	0.24	0.25	0.27	0.24	0.25	0.27
	(iv) मरम्मतें तथा अनुक्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	5.03	2.23	3.62	3.86	4.11	4.37	3.86	4.11	4.37
	जोड़	44.93	32.22	29.83	31.77	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
III	मूल्यहास	0.55	0.61	0.44	0.47	0.50	0.54	0.44	0.12	0.00
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचय्यों की आबंटित हिस्सेदारी	14.44	9.98	9.18	9.78	10.41	11.09	9.78	10.41	11.09
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-19.81	-3.54	-39.45	-12.02	-14.75	-17.66	-13.17	-13.42	-13.84
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.25	5.74	3.79	4.77	5.08	5.41	3.89	4.23	4.39

VII	एकएमई का आबंटित हिस्सा	23.02	24.63	21.52	27.06	28.82	30.70	22.78	25.51	27.29
VIII	एकएमआई घटाए एकएमई (VI) - (VII)	-19.76	-18.89	-17.72	-22.29	-23.74	-25.28	-18.89	-21.28	-22.90
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-39.57	-22.42	-57.18	-34.31	-38.49	-42.94	-32.06	-34.70	-36.73
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	21.80	16.50	0.56	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	21.80	16.50	0.56	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुज्ञेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	3.49	2.64	0.09	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिलाम नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	3.49	2.64	0.09	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1.81	1.25	0.05	0.07	0.06	0.11	0.01	0.00	0.00
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-41.38	-23.67	-57.23	-34.38	-38.55	-43.05	-32.07	-34.70	-36.73
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-103.18%	-60.28%	-	-114.61%	-128.50%	-143.52%	-106.90%	-115.66%	-122.44%

अनुबंध I (प)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'नेहरू शताब्दी' के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	नेहरू शताब्दी									
I	प्रचालन आय	636.48	593.64	1089.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	457.50	494.25	654.93	697.50	742.83	791.12	727.30	719.06	708.38
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	204.00	177.52	373.21	397.47	423.31	450.82	397.47	423.31	450.82
	(iv) मरम्मतें तथा अनुस्नाप	0.00	0.00	0.22	750.00	795.00	842.70	750.24	0.25	0.27
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	40.37	653.31	59.57	63.44	67.57	71.96	63.44	67.57	71.96
	जोड़	701.87	1325.08	1087.93	1908.41	2028.71	2156.60	1938.46	1210.19	1231.44
III	मूल्यहास	190.09	205.11	209.03	222.61	237.08	252.49	209.03	209.03	77.14
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिखर्चों की आबंटित हिस्सेदारी	225.50	410.44	334.83	356.59	379.77	404.45	356.59	379.77	404.45
V	प्रचालन अधिशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-480.99	-1346.99	-542.54	-2487.62	-2645.56	-2813.55	-2504.07	-1798.98	-1713.03
VI	एकएमआई का आबंटित हिस्सा	50.82	236.07	138.31	174.01	185.32	197.37	228.86	155.55	165.26

VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	359.55	1012.90	784.81	987.10	1051.26	1119.59	1340.19	938.65	1026.22
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-308.73	-776.83	-646.50	-813.09	-865.94	-922.22	-1111.33	-783.10	-860.96
IX	अधिशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-789.72	-2123.81	-1189.04	-3300.70	-3511.50	-3735.77	-3615.40	-2582.08	-2573.99
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	880.14	1020.82	495.20	401.08	334.45	627.88	286.17	77.14	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	880.14	1020.82	495.20	401.08	334.45	627.88	286.17	77.14	0.00
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुश्रेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	140.82	163.33	79.23	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिलाभ नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	140.82	163.33	79.23	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	72.96	77.16	42.78	64.17	53.51	100.46	23.83	6.38	0.00
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-862.67	-2200.97	-1231.81	-3364.88	-3565.01	-3836.23	-3639.23	-2588.46	-2573.99
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-135.54%	-370.76%	-113.09%	-	-	-	-	-	-

अनुबंध I (फ)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'बार्जों के माध्यम से जल आपूर्ति' हेतु लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	बार्ज के माध्यम से जल आपूर्ति									
I	प्रचालन आय	31.09	64.76	71.05	71.05	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	27.45	24.71	31.03	33.05	35.19	37.48	34.46	34.07	33.56
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	2.99	5.49	3.92	4.18	4.45	4.74	4.18	4.45	4.74
	(iv) मरम्मत तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निकषण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	5.61	1.59	2.15	2.28	2.43	2.59	2.28	2.43	2.59
	जोड़	36.06	31.78	37.10	39.51	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
III	मूल्यहास	5.15	5.31	5.24	5.58	5.95	6.33	5.24	5.24	5.24
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिचर्यों की आबंटित हिस्सेदारी	11.59	9.85	11.42	12.16	12.95	13.79	12.16	12.95	13.79

V	प्रचालन अक्षिरेष/ (घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-21.71	17.83	17.29	13.80	10.08	6.11	16.28	19.19	22.32
VI	एफएमआई का आर्बिट हिस्सा	2.61	5.66	4.72	5.93	6.32	6.73	4.83	5.26	5.49
VII	एफएमई का आर्बिट हिस्सा	18.47	24.30	26.76	33.66	35.85	38.18	28.29	31.76	34.08
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-15.86	-18.63	-22.04	-27.72	-29.53	-31.45	-23.46	-26.50	-28.59
IX	अक्षिरेष/ (घाटा) (V) + (VIII)	-37.57	-0.81	-4.75	-13.93	-19.45	-25.33	-7.18	-7.31	-6.27
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	59.84	53.79	47.59	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	59.84	53.79	47.59	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुप्रेय									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	9.57	8.61	7.61	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नहीं)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	9.57	8.61	7.61	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	4.96	4.07	4.11	6.17	5.14	9.65	3.53	3.07	2.86
XIV	निवल अक्षिरेष/ (घाटा) (IX) - (XIII)	-42.53	-4.87	-8.86	-20.09	-24.59	-34.99	-10.71	-10.38	-9.13
XV	निवल अक्षिरेष/ (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-136.79%	-7.52%	-12.48%	-28.28%	-34.61%	-49.24%	-14.35%	-13.25%	-11.10%

अनुबंध I (ब)

कोचीन पत्तन न्यास के दरमान का सामान्य संशोधन
पोत संबंधित गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि 'तट के माध्यम से जल आपूर्ति' हेतु लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			सीधेपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			हमारे द्वारा संशोधित अनुमान		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	तट के माध्यम से जल आपूर्ति									
I	प्रचालन आय	13.29	13.49	14.83	14.83	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
II	परिचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	44.36	31.27	33.88	36.08	38.42	40.92	37.62	37.19	36.64
	(ii) बिजली	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) ईंधन	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) मरम्मतें तथा अनुसंधान	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) निकर्षण	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) अन्य	8.17	9.69	10.78	11.48	12.23	13.02	11.48	12.23	13.02
	जोड़	52.52	40.96	44.66	47.56	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
III	मूल्यहास	0.57	0.70	0.58	0.61	0.65	0.70	0.58	0.58	0.58
IV	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिखर्चों की आर्बिट हिस्सेदारी	16.87	12.69	13.74	14.64	15.59	16.60	14.64	15.59	16.60

V	प्रचालन अविशेष/(घाटा) (I)-(II)-(III)-(IV)	-56.67	-40.86	-44.15	-47.98	-52.06	-56.41	-48.74	-49.24	-49.68
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.80	7.30	5.68	7.14	7.61	8.10	5.80	6.35	6.66
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	26.90	31.31	32.21	40.52	43.15	45.95	33.95	38.33	41.39
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-23.10	-24.01	-26.54	-33.37	-35.54	-37.85	-28.15	-31.98	-34.72
IX	अविशेष/(घाटा) (V) + (VIII)	-79.77	-64.87	-70.68	-81.36	-87.61	-94.27	-76.89	-81.22	-84.40
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां	24.69	20.19	2.97	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	24.69	20.19	2.97	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
XI	आरओसीई - अधिकतम अनुसूच्य									
	(i). व्यवसाय परिसंपत्तियां (16%)	3.95	3.23	0.48	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
	(ii). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियां (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां (कोई प्रतिफल नही)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	जोड़	3.95	3.23	0.48	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
XII	क्षमता उपयोगिता	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2.05	1.53	0.26	0.38	0.32	0.60	0.20	0.15	0.11
XIV	निवल अविशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-81.82	-66.40	-70.94	-81.74	-87.93	-94.87	-77.09	-81.37	-84.51
XV	निवल अविशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-615.55%	-492.07%	-478.51%	-551.35%	-593.09%	-639.90%	-495.24%	-497.81%	-492.41%

अनुबंध-II

कोचीन पत्तन न्यास
दरमान
अध्याय-I

1.1. परिभाषाएं – सामान्य

इन दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कोल्ड मूव" का अर्थ पोत के इंजन की शक्ति के बिना पोत का संचलन होगा।
- (iii). "दिवस" का अर्थ दिन के 06:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन 06:00 बजे समाप्त 24 घंटों की अवधि होगी।
- (iv). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद पत्तन परिसर के भीतर अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा और ऐसे प्रयोजन के लिए पत्तन उपयोक्ताओं को लाइसेंस पर दिए गए क्षेत्रों पर भंडारित कार्गो के लिए लागू नहीं होगा।
- (v). "पूर्ण कंटेनर भार" (एफसीएल) का अर्थ ऐसे कंटेनर से है जिसमें एक आयातक/निर्यातक से संबंधित कार्गो हो।
- (vi). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।

- (vii). "निःशुल्क अवधि" का अर्थ उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-प्रचालन दिन सम्मिलित नहीं होंगे।
- (viii). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" का अर्थ इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अंतर्गत यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामानों वाला कंटेनर होगा।
- (ix). "जोखिमपूर्ण कार्गो" का अर्थ इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गेनाइजेशन (आईएमओ) के अंतर्गत जोखिमपूर्ण सामानों के रूप में वर्गीकृत कार्गो होगा।
- (x). "अन्तर्देशीय जल बार्ज" का अर्थ उस बार्ज से होगा जो केवल अन्तर्देशीय जलमार्गों पर ही चलता है।
- (xi). "आंतरिक बंदरगाह" का अर्थ माट्टनचेटी चैनल में माट्टन चेरीब्रिज और एर्नाकुलम चैनल में वेन्दुरुथि ब्रिज की ओर बाह्य पहुंच मार्ग चैनल मार्गों के पूर्वी अंत के बीच समुद्रगामी पोतों द्वारा नेविगेटिड गहरा-जल चैनल और निकषित क्षेत्र होगा।
- (xii). "कंटेनर भार से कम" (एलसीएल) का अर्थ ऐसे कंटेनर से है जिसमें एक से अधिक आयातक/निर्यातक से संबंधित कार्गो हो।
- (xiii). "माह" का अर्थ निःशुल्क दिवसों सहित 30 लगातार केलेंडर दिवस हैं।
- (xiv). "बाह्य लंगरगाह" का अर्थ नेविगेशनल बाह्य चैनल के भीतर नहीं परंतु कोचीन पत्तन सीमाओं के भीतर विपिन का पश्चिमी क्षेत्र और फोर्ट कोच्चि होगा।
- (xv). "अति आयातीय कंटेनर" का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयातीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे रिलिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। इनमें वे नष्ट कंटेनर और अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं जिनके लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है।
- (xvi). "शक्ति से चलने वाला पोत" का अर्थ पाल पोत से इतर किसी अन्य पोत से होगा।
- (xvii). "प्रशीतन कंटेनर" का अर्थ वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति प्राप्त करने के प्रावधान के साथ नाशवान सामानों के वहन के लिए उपयुक्त प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xviii). "एकल बॉय मूरिंग (एसबीएम) अथवा एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम)" का ऑफशोर लंगर डाले लदाई बॉय है और गैस लादने और/अथवा फ्ल्यूइड उत्पादों के लिए टैंकरों हेतु मूरिंग प्वाइंट के रूप में कार्य करते हैं।
- (xix). "पाल पोत" का अर्थ पूरी तरह से वायु ऊर्जा से चलने वाले पोत से होगा।
- (xx). "स्थानांतरण" का अर्थ एक पोत के पत्तन सीमाओं के अंदर एक बर्थ से दूसरे बर्थ अथवा एक बर्थ से लंगरगाह/मूरिंग अथवा लंगरगाह/मूरिंग से गोदी में आवागमन होगा।
- (xxi). "जलयान से जलयान (एसटीएस)" प्रचालन का अर्थ एक पोत से ब्लक लिक्विड/गैस कार्गो अन्य पत्तन(पत्तनों) के गंतव्य के लिए कोचीन पत्तन के अधिसूचित न्यायाधिकार के भीतर विनियुक्त स्थान पर दूसरे पोत(पोतों) पर स्थानांतरण होगा।
- (xxii). "शट आऊट कार्गो/कंटेनर" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो/कंटेनर से होगा जिसे नौभरण के लिए पत्तन में लाया जाता है परंतु निर्दिष्ट पोत में नौभरण नहीं किया जाता है और पतन परिसर में पड़ा रहता है।
- (xxiii). "पोतांतरण" कार्गो/कंटेनर के पोतांतरण का अर्थ कोचीन में लादे गए और बाद में दूसरे पोत से अन्य पत्तनों के माध्यम से नौभरित किसी कार्गो/कंटेनर से होगा।
- (xxiv). "पोत पूर्ण तारीख (वीसीडी)" का अर्थ उस तारीख से होगा जिसको पोत का आयात प्रचालन पूर्णतः सम्पूर्ण हो जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). (क). पत्तन देयताएं पत्तन में प्रवेश करने के समय पोत की हैसियत के अनुसार तटीय अथवा विदेशगामी रूप में लागू की जाएंगी।
- (ख). यदि पोत की हैसियत पत्तन में इसके विराम के दौरान बदली जाती है, तो प्रत्येक लैंग पर पोत की हैसियत पर निर्भर करते हुए पोत की आवक और जावक लैंग के लिए पाइलटेंज शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (ग). उस अवधि के लिए बर्थ किराया जिसमें पोत अपनी हैसियत बदलता है, प्रासंगिक प्रखंड की शुरुआत में पोत की हैसियत के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (iv). (क). पोत संबंधी प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूप में रूपांतरण के बाद भारतीय रूप में वसूल की जाएंगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
- (ख). आयात कंटेनरों के मामले में अमेरिकी डॉलर में मूल्यवर्गित कंटेनर संबंधी प्रभार पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को समतुल्य भारतीय रूप में संग्रहित किया जाएगा।

- (v). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के पत्तन सीमा में आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर दंडात्मक ब्याज :
 (क). प्रयोक्ता दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज सीओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
 (ख). इसी प्रकार, पत्तन विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। वार्षिक ब्याज की दर उस दिन से 16.75 प्रतिशत होगी जिस दिन दंडात्मक ब्याज प्रोद्भूत होना शुरू होता है।
 (ग). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब पत्तन न्यास द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
 (घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं के पूरा करने की तारीख से 20 दिनों बाद अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (vii). किसी एक आवेदन/बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल सौ रूपए (₹ 100.00) होगा।
- (viii). वापसी के किसी दावे पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि ₹ 100/- अथवा ज्यादा न हो। इसी प्रकार, यदि पत्तन को देय राशि ₹ 100/- से कम हो, पत्तन किसी अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा।
- (ix). ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों को साथ-साथ वहन करने वाले पोतों के कंटेनरों एवं ब्रेक बल्क कार्गो की साथ-साथ लदाई/उतलाई के लिए पत्तन में प्रवेश करते समय ऐसे पोतों को पत्तन देयताओं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से ब्रेक बल्क पोत माना जाएगा। पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन से पोत की स्थिति किसी विशेष माह में पोत की प्रथम यात्रा के आधार पर निर्धारित होगी।
- (x). किसी पोत को उसी तारीख से स्क्रेप पोत माना जाएगा जिस तारीख को वह तोड़कों को बेचा जाएगा। यदि पोत वास्तव में कोचीन पत्तन में ही स्क्रेप किया जाता है तो देयताएं विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगी।
 (क). जब ऐसा पोत कोई बर्थ अधिग्रहण करता है तो तटीय दरों पर प्रभार वसूल किया जाएगा।
 (ख). तलछट निकाले हुए चैनलों से दूर खड़े पानी के तल का कोचीन में स्क्रेपिंग हेतु प्रयोग करने के लिए किराया प्रभार तटीय पोत के लिए लागू सामान्य बर्थ किराये का 25 प्रतिशत होगा बशर्ते व अपनी मूरिंग का उपयोग करें।
- (xi). (क). पाल पोत के विलिंग्डन द्वीप/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ में किसी बर्थ/जेट्टी से धारा या घाट बर्थ अथवा विलोमतः स्थानांतरण पर, जैसी स्थिति हो, पाल पोत को धारा अथवा घाट बर्थ के लिए प्रभार्य शुल्क अदा करना होगा।
 (ख). पाल पोतों को केवल नौकर्षण के अधीन आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरित किए जाने की अनुमति होगी जिसकी व्यवस्था स्वामियों द्वारा अपनी लागत पर की जाएगी, और जिसके लिए उप परिरक्षक की लिखित पूर्वानुमति लेनी होगी।
- (xii). (क). उपस्कर का अथवा किसी अन्य सम्पत्ति को होने वाली क्षति की लागत प्रयोक्ता से दंड के अलावा वसूल की जाएगी।
 (ख). पत्तन प्रयोग अवधि के दौरान उपस्करों के प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से प्रयोक्ता को या किसी व्यक्ति को होने वाली किसी हानि या क्षति का प्राणहानि/चोट लगने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। प्रयोक्ता उपयोग अवधि के दौरान उपस्कर सहित पत्तन से संबंधित किसी सम्पत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति/व्यक्तियों अथवा सम्पत्ति को उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप में होने वाले सभी नुकसानों अथवा क्षति अथवा होने वाली दुर्घटना के लिए पत्तन न्यास प्रशासन को क्षतिपूर्ति करने की गारंटी देगा। प्रयोक्ता की देयता इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान अथवा क्षति अथवा दुर्घटना पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कार्य अथवा त्रुटि के कारण हुई। प्रयोक्ता पत्तन को कार्मिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी पत्तन को गारंटी देगा।
- (xiii). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकम दरें हैं, इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम स्तर की हैं। कोचीन पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौती और छूट दे सकता है।
 (ख). कोचीन पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के लिए अधिशासी निर्धारित सशर्तताओं को युक्तिसंगत भी बना सकता है, बशर्ते यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होती हैं।
 (ग). बशर्ते, कोचीन पत्तन न्यास ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक करे और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखे बशर्ते नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (xiv). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य विदेशी पोतों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के अलावा, के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
 (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभार्य होंगी।
 (घ). भारतीय पत्तन पर, तटीय नौचालनों पर, अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कोचीन पत्तन में विदेशी पत्तन से आकर उतरने वाले कार्गो के मामले में, विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतांतरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लैंग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा।
 (ङ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रूपयों में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xv). प्रयोक्ता को उपयुक्त स्तर पर सीओपीटी पर आरोप्य कारणों से विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।

अध्याय—II

पोत संबंधी प्रभार

2.1.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी		इसी पोत के संबंध में भुगतान की बारंबारता	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत	विदेशगामी पोत
1.	टैंकर (पत्तन ऑयल बर्थों में आने वाले कच्चे तेल और पीओएल पोत)	10.08	0.377	यह देयता 30 दिनों में एक बार देय है।	यह देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।
2.	एसबीएम और एसटीएस में कच्चे तेल का टैंकर	10.08	0.377		
3.	कंटेनर पोत	9.59	0.358		
4.	अन्य बल्क, ब्रेक बल्क और यात्री	7.69	0.287		

2.1.2. पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों को विस्तारित की जाएगी:—

क्र.सं.	विवरण	रियायत/छूट
1.	पत्तन के भीतर बालास्ट में प्रवेश करने वाले और यात्री नहीं ढोने वाले पोत	25%
2.	पोत जो पत्तन में प्रवेश करते हैं परंतु उसमें कोई कार्गो अथवा उतारते अथवा लेते नहीं हैं (ऐसी उतराई और पुनः नौभरण के सिवाय जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो सकते हैं)	50%
3.	(i). कोई आनन्द नाव (ii). किसी विदेशी प्रिंस अथवा राज्य से संबंधित कोई पोत परन्तु जो वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए नहीं चलाया जा रहा हो। (iii). कोई पोत, जो पत्तन छोड़ चुका होता है, खराब मौसम के कारण अथवा इसके फलस्वरूप नुकसान होने से पुनः प्रवेश के लिए विवश होता है। (iv). सफेद पताका वाले युद्ध पोत अथवा भारत संघ की सेवा में रत पोत परन्तु वाणिज्यिक प्रयोजन के लिए नहीं चलाए जा रहे हों। (v). केन्द्र सरकार, राज्य सरकार अथवा केन्द्र शासित क्षेत्रों से संबंधित अथवा सेवा में कोई गैर-वाणिज्यिक पोत। (vi). रक्षा पोत (vii). कार्गो ढोने के लिए पत्तन के भीतर और बाहर जाने वाले अंतर्देशीय जल बार्ज (viii). समुद्रगामी पोत 15 टनों से कम	100%

टिप्पणियां :

- पृथक्कृत स्थिरक भार वाले सभी तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टनभार अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के “अभ्युक्ति” कॉलम में दर्शाए गए को देयताएं लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा।
- जब कभी लैश बार्जों को ढोने वाले मंदर पोत बाह्य लंगरगाह में बार्जों को उतारते हैं और आंतरिक हारबर में प्रवेश किए गए बिना वहां से चले जाते हैं, पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जाएंगी। ऐसे मामलों में, आंतरिक हारबर में प्रवेश करने वाले लैश बार्जों से उनके जीआरटी के आधार पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।
 - उन मामलों में जहां मंदर पोत आंतरिक हारबर में प्रवेश करते हैं और पत्तन देयताएं वसूल किए जाते हैं तो पत्तन देयताएं लैश बार्जों पर प्रभार्य नहीं होंगे।
- खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए “दोबारा आने” वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु वह उतराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला नहीं है, तब उस पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी।

2.2. पाइलटेज शुल्क

2.2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी					
		एसबीएम और एसटीएस में पोत		कटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	30000 तक			20.85	0.7790	21.49	0.8033
(ii).	30001 से 60000			रु0 625500 जमा रु0 16.67 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 23370 जमा अ0डा0 0.6231 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु0 644700 जमा रु0 17.19 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 24099 जमा अ0डा0 0.6426 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
(iii).	60001 और अधिक			रु0 1125600 जमा रु0 14.59 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 42063 जमा अ0डा0 0.5453 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु0 1160400 जमा रु0 15.05 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 43377 जमा अ0डा0 0.5622 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

2.2.2. विविध पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

1. पोतों/बाजों के नौचालन के लिए पाइलटेज शुल्क

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	200 जीआरटी से कम	एक तरफ प्रति पोत	640.64	23.94
(ii).	200 जीआरटी और अधिक	एक तरफ प्रति पोत	949.70	35.49

2. विराम प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i)	उस समय से 30 मिनट से ज्यादा समय तक पाइलट को रोकने के लिए जिसके लिए माँगपत्र दिया जाता है	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	3746.40	140

3. रद्दकरण प्रभार

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	डिप्टी कंजरक्टर को 2 घंटे से कम के नोटिस पर पाइलट की सेवा के लिए माँगपत्र रद्द करवाने के लिए	5619.60	210

4. निकर्षकों के लिए पाइलटेज शुल्क

क्र. सं.	विवरण	प्रति 8 घंटे अथवा उसका भाग (रु0)
(i).	पत्तन निकर्षण के लिए से इतर निकर्षक	11200

2.2.3. स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी					
		एसबीएम और एसटीएस में पोत		कंटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i).	30000 तक			5.21	0.19474	5.38	0.2008
(ii).	30001 से 60000			रु0156300 जमा रु0 4.17 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 5842.5 जमा अ0डा0 0.1558 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु0161400 जमा रु0 4.30 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 6024 जमा अ0डा0 0.1606 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
(iii)	60001 और अधिक			रु0 281400 जमा रु0 3.65 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 10516.5 जमा अ0डा0 0.1363 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु0 290400 जमा रु0 3.77 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	अ0डा0 10842 जमा अ0डा0 0.1406 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

2.2.3. (i). पोतों/बाजों के लिए स्थानांतरण शुल्क

क्र. सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
(i).	200 जीआरटी से कम	एक तरफ प्रति पोत	350	12.75
(ii).	200 जीआरटी और अधिक	एक तरफ प्रति पोत	420	15.31

टिप्पणियाँ:

- पाइलटेज शुल्क एक समेकित शुल्क है और इसमें पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन, पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या एवं 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों के स्थानांतरण शामिल है। पोतों के अनुरोध पर स्थानांतरण किए जाने पर पृथक स्थानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- बिजली गुल होने अथवा पत्तन के उपस्कर खराब होने के कारण पाइलट की सेवाओं को रद्द करने की मांग के मामले में, पोत नौचालन के अनुसूचित समय से पहले दो घंटे के अंदर पत्तन द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत संबंधित अधिकारी द्वारा इस संबंध में जारी प्रमाणपत्र के आधार पर रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। इसी प्रकार, ऐसे विलंब की स्थिति में जिसके लिए प्रत्यक्षतः पत्तन उत्तरदायी है। पाइलट को रोके रखने के प्रभार भी वसूल नहीं किए जाएंगे।
- डम्ब बाजों सहित ऐसे प्रत्येक पोत से जो अपनी शक्ति के अधीन नहीं है 50 प्रतिशत अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क वसूल किया जाएगा।
- पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(क). "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :

 - अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुसंधान करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें स्थानांतरण की आवश्यकता हुई, के लिए स्थानांतरित किया गया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
 - अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें स्थानांतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।
 - जब भी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य बर्थ पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण करना" के रूप में माना जाएगा।
 - जब भी किसी पोत को समीपस्थ बर्थ में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए स्थानांतरित किया जाता है और जब तक वह पोत स्थानांतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ बर्थ में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा।

- (v). जब भी किसी पोत को वर्गीकृत रक्षा कार्गो पोत अथवा खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ बर्थ को खाली रखने की आवश्यकता होती है, स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरित किए गए पोत के स्थानांतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" के रूप में माना जाएगा है।
- (vi). वर्गीकृत कंटेनरयुक्त रक्षा कार्गो को स्थान देने के लिए कंटेनरों बर्थों से स्थानांतरित कंटेनर पोतों और रक्षा वर्गीकृत कंटेनर पोत के नौचालन के पश्चात कंटेनर बर्थ में वापस स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
- (vii). कार्गो के भंडारण को व्यवस्थित करने के लिए अथवा पोत द्वारा विनियुक्त पत्तन के उपस्कर की खराबी के कारण एक बर्थ से दूसरे बर्थ में बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो पोत का स्थानांतरण, वहन क्षमता की सीमा के कारण और स्थान की कमी के कारण भी बर्थ के अग्रभाग में कार्गो का चटटा लगाया जाता है तो इन्हें भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाएगा।
- (ख). जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है तब स्थानांतरित पोत को स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा स्थानांतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:-
- (i). कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर बर्थ खाली करना होता है।
- (ii). विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए बर्थ का प्रयोग करने वाले पोत।
- (iii). पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए बिना बर्थ पर निष्क्रिय खड़े हैं।

2.2.4. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट किराये पर लेने के लिए प्रभार

क्र. सं.	श्रेणी	इकाई	दर (₹)
1.	पाइलट लॉच और अन्य लॉच	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	490
2.	मूरिंग टग	प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	18620
3.	एल एंड टी पोकलेन और बार्ज विजया	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2100
5.	स्पीड बोट - दोहरा स्क्रू	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	13500
6.	स्पीड बोट - एकल स्क्रू	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	6000

2.2.5. पत्तन की शुष्क गोदी के उपयोग के लिए प्रभार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	पहले दिन के किराये सहित पोत की डॉकिंग एवं अनडॉकिंग, टगों, मूरिंग बोटों, पाइलटेज आदि के अलावा डॉकिंग एवं अनडॉकिंग में सहायता और शुष्क गोदी की सफाई।	90000	3279.76
2.	शुष्क गोदी किराया 2 ^{रें} दिन से 10 ^{वें} दिन (दोनों दिन सहित) प्रतिदिन अथवा उसका भाग	45000	1639.88
3.	शुष्क गोदी किराया 11 ^{वें} दिन से 20 ^{वें} दिन (दो दिन सहित) प्रतिदिन अथवा उसका भाग	90000	3279.76
4.	शुष्क गोदी किराया 21 ^{वां} दिन अथवा उसका भाग	112500	4099.70
5.	ब्लॉकों को लगाना	45000	1639.88
6.	स्लिपवे प्रतिदिन अथवा उसका भाग	3000	-

टिप्पणियाँ:

- राशि ₹0 1500/- प्रतिदिन अथवा उसका भाग अग्निशमन लाइन उपलब्ध करवाने के लिए वसूल किए जाएंगे।
- तट आपूर्ति जोड़ने और काटने के लिए, ₹0 5000/- प्रति पोत वसूल किए जाएंगे। बिजली और स्वच्छ जल उपलब्धता के अनुसार आपूर्ति किए जाएंगे और लागू अनुसूचित दरों के अनुसार वसूली की जाएगी।
- ₹0 2000/- प्रतिदिन अथवा उसका भाग डॉल्फिन पर पोत टाइंग के लिए वसूल किए जाएंगे।
- मरम्मतों के लिए ब्लॉकों को हटाने और दोबारा लगाने के लिए ₹0 2000/- प्रखंड का प्रति सैट की दर से वसूल किए जाएंगे।
- किरायेदार को पहले दिन के सिवाय अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी होगी।
- शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं जैसे स्टेजिंग, समुद्री जल, टॉयलेट-बाथरूम आदि, उपलब्धता की शर्त पर, शुष्क गोदी के भीतर केवल पोतों के रुकने के दौरान प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। शुष्क गोदी क्रेनों, उनकी उपलब्धता की शर्त पर, के लिए प्रति घंटा आधार पर वसूली की जाएगी। दिन की पारी के दौरान शुष्क गोदी क्रेनों के प्राक्धान के लिए, ₹0 1750/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पारी के बाद उपयोग किया जाता है, अर्थात् 1600 घंटे के बाद, तो प्रभार दिन पारी के प्रभारों के दोगुना हो जाएंगे।

7. किराया अवधि उस कैलेंडर तारीख के 0000 घंटों से शुरू की जाएगी जिस तारीख को फलडिंग प्रचालन शुरू होगा और उस तारीख के 2400 घंटों तक डॉकिंग के लिए जिसमें अनडॉकिंग समाप्त करने के बाद डॉक का जल निकाला जाता है।
8. शुष्क गोदी से कूड़ा हटाने का कार्य किरायेदार द्वारा करवाया जाएगा।
9. देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों की अवधि के लिए होंगे और अगले दिन का हिस्सा एक दिन माना जाएगा।
10. डॉकिंग/अनडॉकिंग प्रचालन के दौरान और शुष्क गोदी के भीतर/समीप इसके विराम के दौरान भी कोई क्षति होने पर किरायेदार की जिम्मेदारी होगी और क्षति/नुकसान की लागत किरायेदार से वसूल की जाएगी। शुष्क गोदी उपयोग करते समय पोत के किसी विराम के लिए सीओपीटी किसी भी कारण से किसी की कोई जिम्मेदारी/देयता स्वीकार नहीं करेगा।
11. क्रॉफ्ट को शुष्क गोदी/उसके समीप खड़ा किए जाने पर क्रॉफ्ट/क्रू को कोई क्षति/नुकसान होने पर पत्तन जिम्मेदार नहीं होगा।
12. रविवार/अवकाश दिवसों को पोत गोदी में लाने/वापस ले जाने के लिए, इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत के समकक्ष अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
13. यदि किरायेदार द्वारा डॉकिंग अथवा अनडॉकिंग प्रचालनों के लिए माँगपत्र रद्द करवाया जाता है तो इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
प्रचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि प्रचालन के लिए निर्धारित दिन से 2 दिन पहले परन्तु 1400 घंटों से अधिक डॉक प्रभारी को लिखित में पहले नोटिस दिया जाता है।
14. यदि टग, लॉच, आदि की सेवाएं डॉकिंग/अनडॉकिंग के दौरान शुष्क गोदी की आवश्यकता के रूप में इस्तेमाल की जाती है तो इसके लिए दरमान के अनुसार वसूली की जाएगी।
15. शुष्क गोदी के लिए माँगपत्र प्रस्तुत करते समय, किरायेदार को तारीखें दर्शाते हुए शुष्क गोदी में विराम की संभावित अवधि के साथ पोत के सभी अपेक्षित व्योरे अवश्य भेजने होंगे।
- 2.3. बर्थ किराया प्रभार
- 2.3.1. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	बर्थों का नाम	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)
1	क्यू 1 से क्यू 9	0.1538	0.00485
2	सीओटी, एनटीबी, एसटीबी तथा एससीबी	0.1237	0.00389
3	क्यू 10, बीटीपी तथा एनसीबी	0.1743	0.00549
4	आईसीटीटी पर कंटेनर बर्थ	0.1743	0.00549

2.3.2. अन्य पोतों/फ्लोटिंग क्रॉफ्टों/निकायों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
		तटीय पोत (रुपयों में)		विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	
1.	अंतर्देशीय जलमार्ग बार्ज	0.1807		-	
2.	लैश बार्ज :				
	(i). किसी भी बर्थ के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया	0.1807		0.00676	
	(ii) फ्लीटिंग प्रभार, जब बार्ज फ्लीटिंग क्षेत्रों में प्रतीक्षा करते हैं	0.0585		0.00221	
3.	फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स/बॉडियाँ:				
	(i). यदि पत्तन बर्थों का अभिग्रहण करते हैं	0.1807		0.00676	
	(ii). यदि पत्तन बर्थों का अभिग्रहण नहीं करते हैं परन्तु पत्तन जल क्षेत्र में बने रहते हैं	0.0585		0.00221	
		दर प्रति पोत प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
4.	कोई अन्य पोत :	नौचालन पोत/सैर-सपाटा नाव		मछली पकड़ने वाले पोत और ट्रॉलर्स	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
	(i). कोई बर्थ अभिग्रहण करना	23.50	0.8784	37.64	1.4053
	(ii). पत्तन सीमाओं के अंदर कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालने के लिए विलिंग्डन द्वीप अथवा अन्य उठले जल क्षेत्र में निम्न घाट बर्थ/फोर्ट कोचीन घाट बर्थ/जेट्टी के अधिग्रहण पर।	11.77	0.4394	18.78	0.70213

	(iii). सैर-सपाटा नाव : अपनी मूरिंग के अधीन फोर्ट कोचीन घाट में पाथेमरी लंगरगाह अथवा स्ट्रीम में लंगरगाह के अधिग्रहण हेतु।	11.77	0.4394	-	-
5.	जब कोई पोत निकषित क्षेत्र और समुद्रगामी पोतों द्वारा नौचालित गहरे पानी के चैनलों में कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालता है।	23.50	0.8784	23.50	0.8784

टिप्पणी:

यदि फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स/बाडीज़ का जीआरटी उपलब्ध नहीं होता है, तनों में फ्लोटिंग क्रॉफ्ट की क्षमता के संदर्भ में निर्धारित दर (प्रति टन प्रति घंटा आधार पर) लागू की जाएगी।

2.3.3. किराये पर ली गई टगों के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	तटीय पोत (रूपयों में)	विदेशगामी पोत (अम.डा. में)
एसपीएम, एसटीएस अथवा किन्हीं अन्य प्रचालनों के लिए टग प्रभार	16645	606.56

टिप्पणियाँ:

- (i). बर्थ किराया प्रभार पोतों के बर्थ में लंगर डालने से बर्थ लंगर उठाने तक की अवधि के लिए वसूल किए जाएंगे।
- (ii). विंडो सुविधा प्राप्त करने वाले कटेनर पोतों के मामले में, बर्थ किराया प्रभार पोतों को आबटित विंडो की अवधि अथवा अधिग्रहण की वास्तविक अवधि, जो भी अधिक हो, के लिए वसूल किए जाएंगे।
- बर्थ किराया प्रभार में घाट क्रैनों, प्रथम प्रचालन (उपलब्धता की शर्त पर) के प्रभार, जहां कहीं आवश्यक हो मजदूरों की आपूर्ति के लिए कोचीन पत्तन न्यास की लागत का हिस्सा शामिल है।
- पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय से चार घंटे बीतने के पश्चात पोत से बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक दर' होगी।
- बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियों की अपेक्षा से अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव के कारण जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।
- (i). कोई पोत एक बर्थ अथवा बर्थों का अधिग्रहण करता है और किसी अन्य समीपवर्ती बर्थ अथवा बर्थों को अपनी सुविधा के लिए अथवा उस विशेष बर्थ में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किन्हीं अन्य कारणों से खाली रखने का अनुरोध करता है तो ऐसे खाली रखे गए प्रत्येक बर्थ अथवा बर्थों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएं, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वास्तविक अवधि के लिए वसूल किया जाएगा। वास्तव में लंगर डाल चुके पोत का जीआरटी पत्तन की देयताओं के साथ गिना जाएगा।
- (ii). समीपवर्ती बर्थ को खाली रखने का मौंग-पत्र पोतों के एजेंट अथवा परेषिती/प्रेषक में से किसी एक द्वारा दिया जाएगा, अथवा पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति पर विचार कर बर्थ (बर्थों) खाली रखा जाता है, बशर्ते ऐसी कार्यवाई की अग्रिम सूचना पत्तन द्वारा पोत-एजेंट को दी गई हो। ऐसे सभी मामलों में, पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों सहित अतिरिक्त बर्थ किराया वसूल किया जाएगा क्योंकि वे पोत संबंधी प्रभार हैं।
- यदि पत्तन शैड/शैडों में वर्गीकृत कार्गो की मौजूदगी के कारण बर्थ/बर्थों का उपयोग करने की स्थिति में नहीं है तो वर्गीकृत कार्गो का परेषिती पत्तन को उस जलयान से वसूली योग्य सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के बराबर राशि अदा करेगा जो शैड/शैडों से अंतिम पैकेट उठाए जाने तक ऐसा कार्गो रखता है।
- जब मछली पकड़ने वाले पोत/ट्रॉलर्स कोचीन पत्तन न्यास की जेट्टियों, संसर्पिका और बोटपेन के लिए लाइसेंसिकरण विनियमावली, 1968, समय-समय पर यथा संशोधित, के अधीन लाइसेंस शुल्कों का भुगतान कर निजी जेट्टियों में लंगर डालते हैं तो उनसे बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पत्तन के उपस्कर की अनुपलब्धता/खराबी के कारण अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोग्य अन्य कारणों से पोत को लगातार एक घंटा अथवा उससे अधिक समय के लिए बेकार खड़े रहने के लिए बाधित किया जाता है। तथापि, यह उपबंध इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) द्वारा प्रचालित बर्थों में बेकार खड़े पोतों पर लागू नहीं होगा।
- लैश बाजों के लिए निम्न घाट, मुराफ जेट्टी और फोर्ट कोचीन जेट्टी फ्लिटिंग क्षेत्रों के रूप में घोषित किए गए हैं।

2.4. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रूपयों में)		विदेशगामी पोत (अम.डा. में)	
		दर (प्रति 1000 लिटर)	न्यूनतम प्रभार	दर (प्रति 1000 लिटर)	न्यूनतम प्रभार
1.	बाजों के माध्यम से आपूर्ति : (i). आंतरिक बंदरगाह में (ii). बाह्य बंदरगाह में	262.22 1049.02	6556.20 26224.80	9.80 39.20	245.00 980.00
2.	तट के माध्यम से जल आपूर्ति	149.87	3746.40	5.60	140.00

2.5. बार्ज जेट्टियों के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर ₹0 में
1.	क्यू 10 क्षेत्र में	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका भाग	167020
2.	निकट साऊथ कोयला बर्थ	— उपरोक्त —	176400

2.6. पोतों के लिए सुरक्षा प्रभार

विवरण	इकाई	दर (₹0 में)
अंतर्राष्ट्रीय क्रूज/विदेशी नौसेना पोत	प्रति 24 घंटे अथवा उसका भाग	1,00,000/-

अध्याय— III
कार्गो संबंधित प्रभार

3.1. बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क की अनुसूची

(दर ₹0 में)

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	काजू, गिरियाँ और फल	मी.ट.	30.00	50.00
2.	(i). ताप कोयला	मी.ट.	56.00	56.00
	(ii). ताप कोयला से इतर कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला, ईंधन लकड़ी	मी.ट.	33.60	56.00
3.	नारियल की जटा, नारियल की जटा से बने उत्पाद, पटसन, पटसन से बने उत्पाद	मी.ट.	40.30	67.20
4.	निर्माण और भवन सामग्री			
	(i). रेत, पत्थर, ग्रेनाइट, मारबल	मी.ट.	31.20	52.00
	(ii). सीमेंट, कंकर-पत्थर, चिकनी मिट्टी, चाक	मी.ट.	43.70	72.80
5.	कपास, कपास का कचरा, रेशमी सूत, ऊन, कपड़े और सूती कपड़े से बनी चीजें	घ.मी.	29.40	49.00
6.	रक्षा सामान	मी.ट.	130.55	217.55
7.	उर्वरक — कच्चा माल और तैयार — बर्थ क्यू-10 में			
	(i). गंधक	मी.ट.	37.20	62.00
	(ii). शैल फॉस्फेट	मी.ट.	34.20	57.00
	(iii). तैयार उर्वरक	मी.ट.	34.20	57.00
	उर्वरक — अन्य बर्थों में कच्चा माल और तैयार			
	(i). गंधक	मी.ट.	52.10	86.80
	(ii). शैल फॉस्फेट	मी.ट.	47.90	79.80
	(iii). तैयार उर्वरक	मी.ट.	47.90	79.80
8.	खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें, सभी प्रकार का भूसा	मी.ट.	36.95	61.60

9.	जलयान के बंकरों के लिए ईंधन	मी.ट.	24.00	40.00
10.	द्रव कार्गो, अम्ल			
	(i). कच्चा तेल – पत्तन बर्थ में	मी.ट.	65.00	65.00
	(ii). कच्चा तेल – एसबीएम में	मी.ट.	25.00	25.00
	(iii). पीओएल उत्पाद – पत्तन बर्थ में	मी.ट.	65.00	65.00
	(iv). पीओएल उत्पाद और अन्य द्रव – एसटीएस	मी.ट.	25.00	25.00
	(v). द्रव अमोनिया	मी.ट.	71.40	119.00
	(vi). फास्फोरिक अम्ल	मी.ट.	65.50	109.20
	(vii). सीरा, खाद्य तेल और अन्य द्रव	मी.ट.	54.60	91.00
11.	धातु और धातु उत्पाद	मी.ट.	67.20	112.00
12.	धातु कबाड़	मी.ट.	54.00	90.00
13.	खनिज और अयस्क	मी.ट.	43.70	72.80
14.	मोटर साइकलों के अलावा मोटर वाहन			
	(i). आरओ-आरओ प्रणाली द्वारा	प्रति वाहन	900.00	1500.00
	(ii). आरओ-आरओ प्रणाली द्वारा के अलावा	प्रति वाहन	1800.00	3000.00
15.	मोटर साइकलें	प्रति वाहन	300.00	500.00
16.	तेल खली और चारा	मी.ट.	47.05	78.40
17.	कागज, कागज उत्पाद और अखबारी कागज	घ.मी.	31.20	52.00
18.	नमक	मी.ट.	8.40	14.00
19.	जलयान स्टोर, प्रोविजन्स	मी.ट.	30.00	50.00
20.	सोडा ऐश	मी.ट.	15.00	25.00
21.	चीनी, कच्ची चीनी	मी.ट.	37.20	62.00
22.	स्लज, तैलीय कबाड़	मी.ट.	54.00	90.00
23.	साथ न जाने वाला वैयक्तिक सामान	घ.मी.	47.05	78.40
24.	लकड़ी, टिम्बर और उत्पाद			
	(i). टिम्बर लट्टे	घ.मी.	20.40	34.00
	(ii). लकड़ी, बॉस, लकड़ी उत्पाद	मी.ट.	47.05	78.40
	(iii). लकड़ी का गूदा	मी.ट.	34.45	57.40
25.	ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर कोई मद	मी.ट.	60.00	100.00

टिप्पणियाँ:

- “घाटशुल्क” का अर्थ पत्तन सीमाओं के भीतर अथवा पत्तन के घोषित उतराई स्थान के माध्यम से गुजरने वाले, भले ही पोर्टरेज पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया था अथवा नहीं, उतारे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली योग्य मूल देयताएं होगा।
- कार्गो का निर्धारण आयात कार्गो के मामले में बिल प्रविष्टि/लदान के तटीय बिल में दिए गए कार्गो के विवरण और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल के आधार पर किया जाएगा, वह अनुसूची में शामिल मद विवरण के लिए सबसे उपयुक्त है।
- (क). देयताओं के परिकलन के प्रयोजन के लिए, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, मात्रा को मापने की इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क द्रवों के लिए क्षमता माप की इकाई 1,000 लिटर होगी।
(ख). सकल भार, मात्रा माप अथवा किसी एक मद की क्षमता की परिगणना में, 0.5 तक के दशमलव 0.5 इकाई माने जाएंगे और 0.5 और अधिक दशमलव एक इकाई माने जाएंगे, बशर्ते अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो।
- घाटशुल्क अनुसूची में अनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाए।
- घाटशुल्क देनदारियां निम्न आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल की जाएंगी:-
(क). शुष्क बल्क कार्गो के मामले में पोत का डुबाव सर्वेक्षण प्रमाणपत्र/पोत की विनिहित मात्रा।
(ख). लिक्विड बल्क के मामले में पोत की यूलेज प्रमाणपत्र मात्रा/पोत की विनिहित मात्रा।
(ग). सभी अन्य मामलों में प्रवेश का बिल/शिपिंग बिल।
(घ). तटीय कार्गो के मामले में, यदि प्रवेश का बिल अथवा शिपिंग बिल उपलब्ध नहीं होता है, कोचीन पत्तन न्यास ऐसे दस्तावेजों पर निर्णय करेगा जिनपर विश्वास किया जा सकता है।
- घाटशुल्क मुक्त सामान :
(क). कोचीन पत्तन न्यास को अथवा द्वारा भेजा गया कार्गो।
(ख). अंतर्देशीय जल बाजों के माध्यम से पहुंचाया गया आयात कार्गो।

- (ग). मोटर वाहनों जैसे प्राइम मूवर्स के साथ अथवा बिना चेंसिस/ट्रेलर्स, ट्रक आदि जो आरओआरओ प्रणाली अथवा आरओआरओ प्रणाली के अलावा किसी प्रणाली द्वारा प्रहस्तित अंतर्देशीय जल बाजों के माध्यम से कार्गो/कंटेनरों के परिवहन के लिए प्रयुक्त।
- (घ). वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साथ आने वाला उनका सामान और वैयक्तिक सामान।
- (ङ). समान जलयान की वास्तविक जलयान संबंधी फिटिंग्स।
- (च). तट पर एकत्र किया गया कूड़ा।
- (छ). घाटों में गुडिटकाकृत कार्गो के निर्यात के लिए उपयुक्त गुडिटकाएं।
- (ज). उपर्युक्त मदों 6 (ख) से 6 (ज) के मामले में आधा घाटशुल्क देय है बशर्ते उनका प्रहस्तन कोचीन पत्तन न्यास द्वारा किया जाता है।
7. बर्थों के समीप पोतांतरित कार्गो, पुनः नौभरण अथवा शट आउट कार्गो उस कार्गो पर लागू घाटशुल्क के 75 प्रतिशत की दर से प्रत्येक प्रहस्तन के लिए निर्धारित किया जाएगा।
8. समीपवर्ती बर्थों से इतर पोतांतरित कार्गो एकल प्रहस्तन रूप में माना जाएगा और इस तरीके से प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क के 50 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाएगा। तथापि, यह शर्त एसटीएस प्रचालनों पर लागू नहीं होगी।
9. पत्तन निम्नलिखित बल्क कार्गो मदों के लिए घाट पर कुलियों की व्यवस्था नहीं करेगा और स्वामियों को अपने खर्च और जोखिम पर उनके प्रहस्तन की व्यवस्था करनी होगी :
- (क). उर्वरक और क्यू-10 बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक का कच्चा माल
- (ख). 6 (क) के सिवाय घाटशुल्क मुक्त सामान
- (ग). पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित अन्य कार्गो

3.2. विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार

3.2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो	7 दिन
2.	सालवेज्ड सामान	3 दिन
3.	निर्यात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो जो बाद में दूसरे पोत में चढ़ाया जाता है	12 दिन
4.	चढ़ाए नहीं जाने की वजह से हटाया गया शट आउट कार्गो	3 दिन

टिप्पणियाँ:

- निःशुल्क अवधि

(क). निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।

(ख). आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पोत से आखिरी बार खाली किए गए/उतारे गए कार्गो के तारीख के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।

(ग). आयात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन परिसर में कार्गो के प्रवेश की वास्तविक तारीख से शुरू होगी।

(घ). सालवेज्ड सामानों के मामले में, निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब सामान सालवेज्ड किया जाता है।
- यदि प्रचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को पट्टे पर दिया जाता है, कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/उसमें भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

3.2.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची

अनुसूची 3.2.1 में यथा निर्धारित निःशुल्क दिवसों की समाप्ति पर, विलंबशुल्क सभी सामानों के भंडारण की उस अवधि के लिए वसूल किया जाएगा जब तक वे नीचे निर्धारित दरों पर निकासित नहीं किए जाते हैं:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घाटशुल्क इकाई प्रति दिन अथवा उसका भाग (रु० में)
I.	आयात कार्गो और सालवेज्ड सामान	
	1. प्रथम 5 दिनों के लिए	3.00
	2. अगले 10 दिनों के लिए	5.00
	3. उसके पश्चात	7.00
II.	निर्यात, पोतांतरण और शट आउट कार्गो	
	1. निःशुल्क अवधि की समाप्ति की तारीख के अगले दिन से	5.00

टिप्पणियाँ:

- आयात और निर्यात कार्गो दोनों पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब पत्तन कार्गो की सुपुर्दगी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

2. किसी बर्थ विशेष अथवा समीपवर्ती बर्थ/बर्थों में रखे गए अन्य प्रेषित माल पर, जो उस अवधि के दौरान निकासित नहीं किए जा सकते जब किसी बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रुति के कारण समीपवर्ती बर्थ खाली रखा/रखे जाता/जाते हैं अथवा किसी अन्य कारण से प्रभार्य विलंबशुल्क ऐसी सुरक्षा की अपेक्षा वाले कार्गो के तत्संबंधी परेषिती द्वारा वहन किया जाएगा।

3.2.3. लाइसेंस आधार पर विनिर्दिष्ट अंतरण क्षेत्रों में कार्गो के भंडारण के लिए प्रभार

अंतरण क्षेत्र, घाटों पर ढके हुए और खुला दोनों, और घाटों के बाहर भांडागार विलंबशुल्क के स्थान पर स्वामियों अथवा उनके एजेंटों को लाइसेंस आधार पर कार्गो के भंडारण के लिए आबंटन हेतु बोर्ड द्वारा विनिर्दिष्ट किया जाएगा। सीओपीटी ऐसे क्षेत्र का आबंटन उपलब्धता और भंडारण क्षेत्र के आबंटन के समय सम्पूर्ण कार्गो पर घाटशुल्क के भुगतान की शर्त पर करेगा। ऐसा आबंटन पोटवार होगा और लाइसेंस शुल्क नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किया जाएगा:-

विवरण	रु0 प्रति वर्ग मी0 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग आबंटन की तारीख से	
	ढका भंडारण	खुला भंडारण
4 सप्ताहों तक	12.50	10.00
5वें से 8वें सप्ताह	18.75	15.00
9वें सप्ताह से आगे	25.00	20.00

उपर्युक्त प्रभारों की वसूली के लिए अंतरण क्षेत्र में ऐरणकूलम घाट की सुरक्षा दीवार के भीतर सम्पूर्ण खुला और ढका हुआ क्षेत्र और क्यू 4 के उत्तर विस्तार सहित माटनचेरी घाट में सुरक्षा दीवार के भीतर सम्पूर्ण खुला और ढका हुआ क्षेत्र, जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, शामिल होगा। घाटों के बाहर भांडागार सं. 1, 2, 3, 4 और 6 भी उपर्युक्त प्रभारों की वसूली के लिए अंतरण क्षेत्र होंगे। ऐसे भंडारित किया गया कार्गो स्वामियों अथवा उनके एजेंटों के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर रहेगा और भंडारण की अवधि के दौरान इसके मामले में आने वाले किन्हीं दावों के लिए वे उत्तरदायी होंगे।

उपर्युक्त कार्गो/पोत प्रचालनों से संबंधित प्रयोजनों जैसे उपस्कर का भंडारण, जलयान के पुर्ज, आदि के लिए अंतरण क्षेत्र आबंटित करने से सीओपीटी को प्रिवलूड नहीं करेगा।

स्वामियों अथवा उनके एजेंटों को घाट से सीधे कार्गो को ले जाने के लिए और उसे संपदा किरायों के अधीन लाइसेंस के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर लाइसेंस आधार पर सीमाशुल्क बांड के अधीन अंतरण क्षेत्र से इतर विलिंग्डन द्वीप में पत्तन क्षेत्र में चट्टा लगाने के लिए पत्तन अनुमति देगा। ऐसी भंडारण सुविधा प्राप्त करने वाले कार्गो को घाट से बाहर ले जाने से पहले सम्पूर्ण मात्रा पर घाटशुल्क अदा करना होगा। ऐसे भंडारित किया गया कार्गो स्वामियों अथवा उनके एजेंटों के सम्पूर्ण जोखिम और जिम्मेदारी पर रहेगा और भंडारण की अवधि के दौरान इसके मामले में आने वाले किन्हीं दावों के लिए वे उत्तरदायी होंगे।

टिप्पणी:

प्रत्येक आबंटन के लिए वसूल किया जाने वाला न्यूनतम प्रभार रु0 250 प्रति सप्ताह होगा।

3.2.4. तैयार चीनी और दालों (आयात) के मामले में विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण		प्रभार
1.	तैयार चीनी और दालें (आयात)		
	(i).	निःशुल्क अवधि	पत्तन में यथा लागू
	(ii).	निःशुल्क अवधि के बाद 21 दिन तक (निःशुल्क अवधि सहित)	पत्तन में यथा लागू
	(iii).	21 दिन के बाद	पत्तन में लागू दर का चार गुना

टिप्पणियाँ:

- निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- निःशुल्क अवधि उतराई के पूरा होने के दिन से शुरू होगी।
- ये दरें पीले मटर और कच्ची चीनी पर लागू नहीं होगी, जिसे 25 अगस्त 2009 से पहले पत्तनों में लागू दर के अनुसार विनियमित किया जाएगा।
- ऊपर निर्धारित दालों और चीनी के लिए विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभारों (लाइसेंस शुल्क) के लिए अनुसूची नेपाल बंध कार्गो पर लागू नहीं होगी। नेपाल बंध कार्गो दरमान में अन्यथा लागू दरों के अनुसार विनियमित किया जाएगा।

अध्याय – IV

पत्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार

4.1. हल्के फोर्कलिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभार

(रुपयों में)				
क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय	विदेशी
1.	घाट परिसर के भीतर कार्गो प्रहस्तन अथवा किसी अन्य प्रचालनों के लिए	प्रति फोर्कलिफ्ट ट्रक प्रति घंटा अथवा उसका भाग	352.80	588

4.2. माँगपत्र रद्दकरण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु०)
1.	कार्य दिवसों को	प्रति उपस्कर प्रति माँग	490
2.	रविवारों और अवकाश दिवसों को	“ “ “	2940

4.3. फ्लोटिंग क्रेन और ऑयल स्किमर के लिए प्रभार

क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रु०)
1.	फ्लोटिंग क्रेन एफ.सी. पेरियार:		
	निर्धारित प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	2000
	लिफ्टिंग प्रभार:	प्रति टन अथवा उसका भाग	
	30 टन तक		600
	30 - 60		800
2.	ऑयल स्किमर एम.वी. वेनाद:		
	निर्धारित प्रभार	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1000
	लिफ्टिंग प्रभार:	प्रति टन अथवा उसका भाग	300
	60 – 90		1200
	90 से अधिक		1500

4.4. पत्तन के फेंडर पोंटून के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रु० में)
1.	फेंडर पोंटून	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	6860

टिप्पणियाँ:

- कोचीन पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित माँग की वरीयता के आधार पर, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अधिसूचित कार्य घंटों के दौरान उपलब्धता की शर्त पर उपस्कर उपयोग के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा।
- प्रभार उपस्कर को ले जाने के समय से शुरू होंगे (जब तक कि अनुसूची में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है) और उन्हें उतारे जाने के समय तक रहेंगे।
- जब माँगा गया उपस्कर पहले अपेक्षित अवधि से अधिक समय के लिए अपेक्षित हो तो शुरुआती माँग अवधि के समाप्ति के एक घंटा पहले नया माँगपत्र दाखिल करना होगा।
- माँगपत्र का रद्दीकरण:
 - माँगपत्र का रद्दीकरण उस अवधि की शुरुआत से कम से कम 2 घंटे पहले किया जाएगा जिसके लिए सेवा मांगी गई है।
 - रद्दीकरण प्रभार वापस नहीं किए जाएंगे। तथापि, यदि पत्तन, अपनी सुविधा के लिए करता है तो माँग के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति नहीं की जाएगी अथवा पत्तन के निर्णय के कारण रद्दीकरण किया जाता है, माँग रद्दीकरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- यदि उपस्कर पत्तन सीमाओं के बाहर किसी प्रयोजन के लिए उपयोग किए जाने की इच्छा व्यक्त की जाती है तो ऐसे उपयोग के लिए दरें उपस्कर के लिए तत्संबंधी दरों का 200 प्रतिशत होंगी, जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है।

अध्याय – V

कंटेनर संबंधित प्रभार

5.1.1. कंटेनरों के लिए घाटशुल्क

क्र.सं.	कंटेनरों का प्रकार	इकाई	दर रुपयों में			
			20'		40'	
			तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी
1.	खाली	प्रति कंटेनर	123.48	205.80	185.22	308.70
2.	लदा हुआ	“	588.00	980.00	882.00	1470.00
3.	जेखिमपूर्ण/विस्फोटक	“	दर सामान्य कंटेनरों से 25 प्रतिशत ज्यादा			

5.1.2. कंटेनरों के लिए लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ

(दर रु० में)

क्र.सं.	प्रकार	तटीय			विदेशी		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
1.	लदा हुआ	342.14	513.22	684.29	570.24	855.36	1140.48
2.	खाली	106.92	160.38	213.84	178.20	267.30	356.40

5.1.3. कंटेनरों के लिए प्रशीतन प्रभार:

विवरण	दर	तटीय (रु०)			विदेशी (अ.डा. में)		
		20'	40'	40' से अधिक	20'	40'	40' से अधिक
बिजली आपूर्ति तथा अनुवीक्षण प्रभार	प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	138.40	207.58	276.80	3.18	4.76	6.35

5.1.4. निकासी के लिए आयात तथा निर्यात कंटेनरों की जांच के लिए प्रभार।

20', 40' और 40' से अधिक के लिए दर प्रति कंटेनर	रु० 400
--	---------

टिप्पणी:

भूमि किराया भूमि पर उतारे जाने की तारीख के अगले दिन से भंडारण प्राप्त करने वाले कंटेनरों के लिए यहां पर निर्धारित निःशुल्क अवधि की अनुमति दिए बिना 5.1.5 में निर्धारित दरों पर वसूल की जाएगी।

5.1.5. कंटेनरों पर भूमि किराया

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
		तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)
1.	खाली कंटेनर						
	(i). प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 4थें दिन से 10वें दिन	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 11वें दिन से 15वें दिन	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). उसके पश्चात	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
2.	लदे हुए कंटेनर						
	(i). प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). उसके पश्चात	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
3.	जोखिमपूर्ण कंटेनर						
	(i). प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 8वें दिन से 15वें दिन	167.25	3.75	334.50	7.50	501.75	11.25
	(iii). 16वें दिन से 30वें दिन	334.50	7.50	669.00	15.00	1003.50	22.50
	(iv). उसके पश्चात	669.00	15.00	1338.00	30.00	2007.00	45.00
4.	पोतांतरण						
	खाली कंटेनर						
	(i). प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 16वें दिन से 30वें दिन	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). उसके पश्चात	401.40	9	802.80	18	1204.20	27
	लदे हुए कंटेनर						
	(i). प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii). 31वें दिन से 45वें दिन	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). उसके पश्चात	401.40	9	802.80	18	1204.20	27

टिप्पणियाँ:

1. निःशुल्क अवधि
 - (i). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
 - (ii). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि पोत से आखिरी कंटेनर की उतराई के दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी।
 - (iii). निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के पत्तन में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।
2. निर्यात कंटेनर के मामले में, भूमि किराये की वसूली समाप्त हो जाएगी जब नामित पोत लदाई शुरू कर देता है।
- 5.2. पत्तन में सीएफएस तथा अन्य भरण/उतराई सुविधाओं पर कंटेनर/कार्गो संबंधित प्रभार
- 5.2.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं में कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदे हुए अथवा खाली) पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रु०)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधे लदे कंटेनर के लिए	1380	2250
2.	पूरे लदे कंटेनर के लिए	2760	4500

टिप्पणियाँ:

1. एक कंटेनर, जो भरा या खाली किया जाता है, इसकी सामान्य क्षमता का 50 प्रतिशत या कम, आधा कंटेनर माना जाता है।
2. कंटेनर को ऊपर चढ़ाए जाने के लिए जरूरी कार्गो के भरण/उतराई की स्थिति में, जाँच, लेखांकन अथवा सही प्रकार चट्टा लगाना और कार्गो का ऐसा भरण/उतराई में 50 प्रतिशत अथवा ऐसे भरे जाने वाले/खाली किए जाने वाले कार्गो का 50 प्रतिशत से कम, ऐसे मामलों में भरण/उतराई प्रभारों का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- 5.2.2. पत्तन में सीएफएस तथा अन्य भरण/उतराई सुविधाओं पर कंटेनरों (एफसीएल/एलसीएल, लदा हुआ तथा खाली) पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग					
		20'		40'		40' से अधिक	
		तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशीगामी (अ.डा. में)
1.	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	4थे दिन से 15वें दिन	138	3.00	276	6.00	414	9.00
3.	16वें दिन से 30वें दिन	276	6.00	552	12.00	828	18.00
4.	उसके पश्चात	552	12.00	1104	24.00	1656	36.00

5.2.3. कंटेनरों से उतारे गए आयात कार्गो पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अधिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		ढका हुआ क्षेत्र (रु०)	खुला स्थान (रु०)
1	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2	4थें दिन से 15वें दिन	12	10
3	16वें दिन से 30वें दिन	20	14
4	उसके पश्चात	40	24

5.2.4. सीएफएस तथा अन्य पत्तन सुविधाओं में भरण के लिए स्वीकृत निर्यात कार्गो पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अधिग्रहण की अवधि	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		ढका हुआ क्षेत्र (रु०)	ढका हुआ क्षेत्र (रु०)
1	पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
2	6वें दिन से 15वें दिन	12	10
3	16वें दिन से 30वें दिन	20	14
4	उसके पश्चात	40	24

5.2.5. कंटेनरों से खाली किए गए वैयक्तिक सामान/साथ में नहीं लाए गए बैगों पर भंडारण प्रभार

क्र.सं.	अधिग्रहण की अवधि	इकाई	(दर रु० में)
1	पहले 3 दिन	प्रति मी. ट. अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	निःशुल्क
2	4थें दिन से 15वें दिन		50
3	16वें दिन से 30वें दिन		80
4	उसके पश्चात		150

टिप्पणियां:

1. निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा पत्तन गैर प्रचालन दिवस शामिल होंगे।
2. कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि सीएफएस में भरण अथवा उतराई के लिए कंटेनर के स्थापन की तारीख से गिनती की जाएगी।
3. कंटेनरों से खाली किए गए आयात कार्गो तथा वैयक्तिक सामानों के लिए निःशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से शुरू होगी, और निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि भरण के लिए सीएफएस में कार्गो की स्वीकृति की तारीख से शुरू होगी।
4. निःशुल्क अवधि में, कंटेनर भरने अथवा खाली करने के लिए पत्तन की ओर से कोई विलंब शामिल नहीं होगा, सीओपीटी द्वारा प्राधिकृत संबद्ध अधिकारी द्वारा यथा प्रमाणित।

5.2.6. पत्तन की सीएफएस तथा अन्य भरण/खाली करने की सुविधाओं पर भरण के लिए, और कंटेनरों में बिना भरण के शट आउट के लिए स्वीकार किए गए निर्यात कार्गो के लिए हटाना प्रभार

रु० 100 प्रति टन अथवा उसका भाग हटाए जाने के समय

टिप्पणी:

हटाना प्रभार भंडारण प्रभारों, जहां कहीं लागू हो, के अलावा लागू होंगे।

5.3. परित्याग किए किए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :

- (i). परेषिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
- (ii). यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है :
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा, और,
 - (ख). लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।

- (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्रवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्रवाइयां नहीं करती।
- (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

टिप्पणी:

परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों पर भंडारण प्रभारों की वसूली से संबंधित अनुसूची 5.3 में निर्धारित मौजूदा शर्तें पत्तन में सीएफएस तथा अन्य भरण/खाली करना सुविधाओं पर प्रहस्तित कंटेनरों पर लागू होगा।

अध्याय – VI

विविध प्रभार

6.1. पत्तन के अग्निशमन उपस्कर के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रु०)
1.	अग्निशमन गाड़ी अथवा अग्निशमन पाइप	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	490

6.2. प्राधिकृत आगंतुकों को घाट प्रवेश अनुज्ञापत्र जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	आज्ञापत्र का प्रकार	लोगों की श्रेणी	वैधता	शुल्क
1.	दैनिक घाट प्रवेश परमिट	कोई एक बार का ग्राहक	एक दिन	रु० 10 प्रति व्यक्ति एक दिन के लिए
2.	साप्ताहिक घाट प्रवेश परमिट	पत्तन उपयोक्ताओं की सभी श्रेणी	दो से सात दिन	रु० 20 प्रति व्यक्ति
3.	अस्थायी गोदी प्रवेश परमिट – 1 (लेमिनेशन किया फोटो कार्ड)	पत्तन उपयोक्ताओं की सभी श्रेणी	सात दिन से एक माह	रु० 50 प्रति व्यक्ति
4.	अस्थायी गोदी प्रवेश परमिट – II (लेमिनेशन किया फोटो कार्ड)	सीएचए, एसए, एक्विज्म, सर्वेक्षक, जलयान चांदलर्स, सरकारी एजेंसियां, सी एंड एफ एजेंट्स, जलयान मरम्मत करने वाले, धूमीकरण करने वाले, पेलेटाइजिंग करने वाले एजेंट्स, आदि।	एक महीने से ज्यादा तीन महीने तक	रु० 100 प्रति व्यक्ति
5.	सिर्फ घाट प्रवेश के लिए गोदी प्रवेश परमिट। (बायो-मीट्रिक कार्ड)	सीएए, एसए, स्टीवडोर्स, एक्विज्म, सर्वेक्षक, जलयान चांदलर्स, ट्रक/उपस्कर प्रचालक, सरकारी एजेंसियां, सी एंड एफ एजेंट्स, जलयान मरम्मत करने वाले, धूमीकरण करने वाले, पेलेटाइजिंग करने वाले एजेंट, केएचडब्ल्यूडब्ल्यू से वर्कर्स, आदि।	तीन महीनों से ज्यादा एक वर्ष तक	रु० 300 प्रति वर्ष + रु० 200 एक बार की लागत बायोमीट्रिक कार्ड के लिए
6.	संव्यहार की अनुमति के साथ गोदी प्रवेश परमिट। (बायो-मीट्रिक कार्ड होलोग्राम के साथ)	सीएचए के प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ता	तीन वर्ष	रु० 900 घाट प्रवेश के लिए + रु० 100 संव्यवहार लाइसेंस के लिए + रु० 200 एक बार की लागत बायोमीट्रिक कार्ड के लिए
7.	50 सदस्यों तक स्कूल/कॉलेज	संस्थागत विद्यार्थी	एक आगमन	रु० 100 प्रति समूह

	विद्यार्थियों का समूह (सादा कागज आज्ञापत्र)			
8.	बोट क्रू (लेमिनेशन किया फोटो कार्ड)	सरकारी/निजी बोटों और बाजों के बोट क्रू	एक वर्ष	रु0 100 प्रति व्यक्ति
9.	खो जाने की स्थिति में डुप्लीकेट बायोमेट्रिक कार्ड			रु0 1000
10.	नष्ट हो जाने की स्थिति में डुप्लीकेट बायोमेट्रिक कार्ड			रु0 200

टिप्पणी:

बायोमेट्रिक कार्ड वैध अवधि पर बिना ध्यान दिए रु0 200 प्रति कार्ड की दर से अलग-से जारी किया जाएगा।

6.3. क्रूज पोतों में अंतर्राष्ट्रीय यात्रियों के लिए उतरना और चढ़ाना प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु0 में
1.	चढ़ना/उतरना	प्रति व्यक्ति	100

6.4. यदि आयातक/निर्यातक सामानों को हटाने में विफल रहता है तो पत्तन द्वारा सामानों को हटाने के लिए प्रभार

(दर रु0 में)

क्र.सं.	विवरण	अंतरण शैड के भीतर अथवा खुला अंतरण स्थान	अंतरण शैड अथवा खुले अंतरण स्थान से अन्य शैडों अथवा भांडागारों अथवा खुले भंडारण क्षेत्र
	उन सामानों के मामले में जिसपर निम्न आधार पर घाटशुल्क वसूल किया जाता है:		
1.	प्रति टन/प्रति घन.मी.:	196	588
2.	प्रति प्रत्येक मद:		
	(i). मोटर कार	147	294
	(ii). साइड कार के साथ अथवा बिना मोटर साइकल, साइकल और अन्य सामान	98	147

टिप्पणियाँ:

- निःशुल्क भंडारण अवधि की समाप्ति के पश्चात, पत्तन के विवेक पर सामानों को हटाया जा सकता है, जिसके लिए अनुसूची के अनुसार प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- यात्रियों अथवा नाविकों के साथ नहीं लाए जाने वाले बैगेज अथवा व्यक्तिगत सामान यदि ऐरणाकूलम घाट पर उतारे जाते हैं तो सीधे ओवरफ्लो शैड से अथवा ऐरणाकूलम घाट में बैगेज हॉल से हटा दिया जाएगा और हटाने का प्रभार रु0 200 (रुपए दो सौ केवल) प्रति घन मीटर वसूल किया जाएगा।
- बर्थ विशेष अथवा समीपवर्ती बर्थ/बर्थों में लाए जाने वाले अन्य परेषणों जो उस अवधि के दौरान निकासित नहीं किए जा सकते जब बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किसी अन्य कारण से समीपवर्ती बर्थ/बर्थों को खाली रखा जाता है, पर प्रभार्य हटाना प्रभार ऐसी सुरक्षा की अपेक्षा वाले कार्गो के तत्संबंधी परेषिती द्वारा वहन किया जाएगा।

6.5. डि-ब्लॉस्ट टैंक के उपयोग, पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण/अंतर-स्थानांतरण के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु0 में)
1.	पत्तन के बर्थ, जेट्टियों, पाइपलाइनों, पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण के प्रचालन के लिए पम्पिंग सुविधाओं के उपयोग के लिए (उतराई और नौभरण के अलावा)	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	19.60
2.	टैंकर बर्थों में पाइपलाइनों के माध्यम से एक संस्थापन से दूसरे में पीओएल उत्पादों के स्थानांतरण के लिए विनिमय पीआईटी सुविधाएं।	— उपरोक्त —	9.80

6.6. होर्किंस की इरेक्टिंग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	एक साइट के होर्डिंग्स प्रति वर्ग मी०:	प्रति वर्ष अथवा उसका भाग	5000
2.	दोनों साइड वाले होर्डिंग्स	“	10000
3.	निओन बोर्ड	“	2500

टिप्पणियाँ:

1. एक वर्ष के लिए प्रभार, पत्तन सीमाओं के भीतर होर्डिंग्स की स्थिति पर बिना ध्यान दिए, सामान्य प्रभारों के अलावा सुरक्षा जमानत राशि रूप में अग्रिम रूप में भुगतान किया जाएगा।
2. होर्डिंग्स के लिए अनुज्ञा का प्रतिवर्ष नवीकरण होगा और किराया अग्रिम रूप में देय होगा। परंतु, यदि यह भूमि अन्य प्रयोजनों से अपेक्षित हो पत्तन किसी भी समय तीन माह का नोटिस देकर होर्डिंग्स हटाने के लिए कह सकता है, ऐसे मामलों में आनुपातिक प्रभार वापस कर दिए जाएंगे।
3. होर्डिंग लगाने के लिए अनुमति प्रदान करना आवेदक/उपयोक्ता की भूमि का मालिकाना हक अथवा अधिकार देना नहीं होगा।
4. यदि अनुमति की अवधि के समाप्त होने पर होर्डिंग नहीं हटाया जाता है तो पत्तन को ऐसे होर्डिंग्स को हटाने और उन्हें सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचने का अधिकार होगा। पत्तन को इन्हें हटाने की लागत और अन्य आकस्मिक खर्चों को जमा राशि अथवा होर्डिंग के लिए उपयोग किए गए ऐसे सामानों की बिक्री से वसूल करने का अधिकार होगा।

6.7. यात्री लॉच

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	यात्री लॉच	प्रति लॉच प्रतिदिन अथवा उसका भाग	2000

6.8. वीसीएन रद्दीकरण के लिए दंडात्मक प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	वीसीएन रद्दकरण	प्रति रद्दकरण	500

6.9. पत्तन परिसर में फोटो लेना अथवा फिल्मों की शूटिंग

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	मूवी कैमरा द्वारा सिनेमा/वृत्तचित्र बनाना	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	40000
2.	विडियो कैमरा द्वारा विडियोग्राफी		20000
3.	स्टिल कैमरा द्वारा फोटोग्राफी		1000

6.10. पत्तन के बंकों के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति माह अथवा उसका भाग (रु० में)
पुराने बंक		
1.	माप 2.5 मी० x 2.5 मी०	525.00
2.	माप 2.5 मी० x 1.5 मी०	420.00
3.	माप 3.0 मी० x 2.5 मी०	1157.80
नए बंक		
4.	टी - बंक 3 मी० x 1.5 मी०	1030.40
5.	सी - बंक 2.5 मी० x 1.5 मी०	858.20

टिप्पणी:

नए बंक वे बंक हैं जो ईडीसी भवन और ऐरणाकूलम घाट गेट, रबड़ बोर्ड भवन के पश्चिमी हिस्से और पोर्टरेज कार्यालय के दक्षिणी हिस्से के बीच मौजूद है।

6.11. जेट्टियों, पियर्स आदि के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर रु० में
1.	जेट्टियाँ और पियर्स	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	1120
2.	स्लिपवे	— उपरोक्त —	980
3.	बोटपैन	— उपरोक्त —	469
4.	निरीक्षण शुल्क	प्रत्येक आवेदक से प्रत्येक जेट्टी/स्लिपवे	546

6.12. पत्तन परिसर के भीतर वाहन पार्किंग शुल्क

(दर रु० में)

क्र.सं.	अवधि	आठ (8) घंटे तक	उसके पश्चात प्रत्येक घंटे के लिए
1.	20 फीट कंटेनर ट्रेलर/टिपरों, ट्रैक्टरों और पिक अप वैनों सहित वाणिज्यिक ट्रक	निःशुल्क	10
2.	पर्यटक वैन और बसें	निःशुल्क	10
3.	40 फीट कंटेनर ट्रेलर	निःशुल्क	15

6.13. टोल प्रभार

(दर रु० में)

क्र.सं.	वाहनों का प्रकार	दैनिक	मासिक	तिमाही	अर्धवार्षिक	वार्षिक
1.	दोपहिया वाहन	3	50	100	200	300
2.	तिपहिया वाहन	5	75	150	300	600
3.	चार पहिया वाहन	10	250	500	600	900
4.	पर्यटक वाहन					
	- वैन	50	-	-	-	-
	- बस	100	-	-	-	-
5.	बस (सार्वजनिक/निजी दोनों)	15	300	450	900	1500
6.	ट्रैक्टरों सहित लॉरियाँ					
	- 6 पहिया वाहनों तक	20	300	450	900	1500
	- 6 पहिया से ज्यादा वाहन	50	400	600	1200	2000
7.	प्राइम मूवर्स और चैसिस					
	- 20 ‘	50	400	600	1200	2000
	- 40 ‘	60	500	750	1500	2250
8.	क्रेन, पे लोडर्स बुल डोजर्स, एक्सकवेटर्स आदि	60	500	750	1500	2250

अध्याय – VII

संपदा किराये

7.1. विभिन्न स्थानों पर पत्तन भूमि का पट्टा

क्र.सं.	स्थान	बर्थ और बैक अप के लिए जल फ्रंटेज के साथ भूमि	वाणिज्यिक/कार्यालय (मंडारगृह प्रयोजनों से इतर)	मंडारगृह प्रयोजन	विशेष आवासीय प्रयोजन
		दर प्रति हेक्टेयर प्रतिवर्ष में			
1	विलिंग्डन द्वीप	2667600	2223000	1778400	1667250
	" - नौसेना एअरपोर्ट का लैंडिंग कोन	-	1444950	-	-

2	वालारपादम	3734640	3112200	2489760	2334150
	" " - एसईजेड क्षेत्र	4294836	3579030	2863224	-
3	पुथुवयपीन	2578680	2148900	1719120	-
	" " - एसईजेड क्षेत्र	2965482	2471235	1976988	-
4	पालुरुथु - डीएलडी	-	-	-	1733940
	" - वाटर फ्रंट	-	-	-	2098863
5	फोर्ट कोची - होटल	-	2371200	-	1896960
	" " - लारेल क्लब	-	1185600	-	-
	" " - सीमाशुल्क	2845440	-	-	-
	" " - घाट	2845440	-	-	-
6	बोलघाटी	-	3112200	2489760	2334150
7	एरणकुलम				
	" " - जीआईडीए भूमि	-	3408600	2726880	2556450
	" " - पचालम	-	3408600	-	2726880
	" " - थेवारा	-	2667600	2134080	2000700

टिप्पणी: दर प्रति एकड़ प्रतिवर्ष पर पहुंचने के लिए, दर प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष को 2.47 से विभाजित किया जाए।

7.2. दरमान के खंड 3.2.3 द्वारा अंतरण क्षेत्र के अधीन विनिर्दिष्ट से इतर क्षेत्रों पर 11 महीनों तक की अवधि के लिए ढके हुए तथा खुले क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क।

विवरण	आबंटन की तारीख से रु० प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग
ढका हुआ स्थान	45
खुला क्षेत्र	35

7.3. कार्यालय स्थान के लिए प्रभार

विवरण	रु० प्रति वर्ग मीटर प्रति माह अथवा उसका भाग
ढका हुआ स्थान - कार्यालय स्थान	150

7.4. निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए धूमिकरण हेतु दर : रु० 3 प्रति वर्ग मी. प्रति दिन अथवा उसका भाग

7.5. पत्तन भूमि के माध्यम से पाइपलाइनों बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार : रु० 360 प्रति वर्ग मीटर प्रतिवर्ष

पाइपलाइन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के लिए

उपर्युक्त खंड 7.5 के लिए टिप्पणी: मार्गाधिकार प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए, एकल पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र उन पाइपलाइनों के डायामीटर तथा लम्बाई के आधार पर परिकलित किया जाना चाहिए। बहुपरतीय पाइपलाइन स्टेकों के मामले में, बहुपरतीय पाइपलाइन स्टेकों द्वारा अधिग्रहीत भौतिक क्षेत्र पर विचार किया जाना चाहिए और तत्संबंधित उपयोक्ताओं को उस क्षेत्र के माध्यम से गुजरने वाली पाइपलाइनों के परिमाण तथा लम्बाई के आधार पर यथानुपात आधार पर बिल दिया जाना चाहिए। सड़क, रेलों, जेट्टियों आदि के साथ भागीदार क्षेत्र के मामले में, तत्संबंधी उपयोक्ताओं को यह अनुमान लगाते हुए संबद्ध पत्तन क्षेत्र के 50 प्रतिशत के लिए यथानुपात बिल दिया जाना चाहिए कि भूमि पर उनका एकमात्र कब्जा नहीं होना चाहिए और जब उनके पास केवल 'रास्ते का अधिकार' है। जहां तक भूमिगत पाइपों का संबंध है, यदि उपयोक्ता स्थापित करते हैं कि उपर्युक्त भूमि क्षेत्र का कब्जा भूमिगत क्रास-कंट्री पाइपलाइनें उनके पास भौतिक रूप में नहीं हैं, ऐसी पाइपलाइनों द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र मार्गाधिकार प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए परिमाण तथा लम्बाई के उत्पाद का 50 प्रतिशत गिनती किया जाना चाहिए।

अध्याय VII संपदा किरायों के लिए सामान्य टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त सभी आधार दरें 2 प्रतिशत की स्वचालित वार्षिक वृद्धि के अधीन हैं।
- (2). पट्टा किरायों को शासित करने वाली सभी शर्तें सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार होनी चाहिए।

Tariff Authority for Major Ports NOTIFICATION

Mumbai, 4 June 2013

No.TAMP/49/2011-COPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/49/2011-COPT

Cochin Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i). Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (iii). Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 1st day of April 2013)

This case relates to a proposal dated 30 September 2011 received from the Cochin Port Trust (COPT) for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of COPT was approved vide Order No.TAMP/11/2009-COPT dated 23 February 2010. The Order prescribed validity of the existing Scale of Rates of COPT upto 31 March 2012.

3. The COPT has filed the proposal for general revision of its Scale of Rates in the prescribed format along with draft Scale of Rates.

4. The main highlights of the proposal filed by COPT are given below:

(A). **Cost statements:**

(i). The COPT has furnished actuals for 2009-10 and 2010-11 and estimates for the years 2011-12. For fixation of future tariff, it has furnished estimates for the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15.

(ii). The actual/ projected traffic furnished by COPT is as follows:

Year	Traffic in Million Metric Tonnes (MMT)
2009-10 actual	13.50
2010-11 actual	13.45
2011-12 (Est)	14.04
2012-13 (Est)	17.03
2013-14 (Est)	17.44
2014-15 (Est)	17.86

(iii). The proposed additions estimated to the Gross Block is ₹6684.00 lakhs and ₹420.00 during the years 2011-12 and 2014-15 respectively. It has not proposed any additions to the Gross Block during the years 2012-13 and 2013-14.

(iv). It has furnished cost statement for the port as a whole and for different principal activities and sub-activities. The overall surplus/ deficit position of the main activities/ sub-activities and the tariff hike proposed is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Activities / sub-activities	Surplus/deficit 2011-12		Surplus/deficit 2012-13		Surplus/deficit 2013-14		Surplus/deficit 2014-15		Total surplus/deficit for the years 2012-13 to 2014-15	Average %
		(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income
1.	Port as a whole	-28692.07	-116.09%	-28991.06	-105.36%	-29381.38	-98.85%	-30640.79	-95.22%	-89013.23	-100%
2.	Cargo handling income	-6720.78	-95.04%	-6028.78	-70.68%	-6376.22	-70.90%	-7164.88	-75.79%	-19569.88	-72%
	(i). Coal & others	-8077.71	-668.90%	-7255.66	-291.79%	-7311.14	-248.49%	-7697.07	-228.01%	-22263.87	-256%
	(ii). POL	-341.59	-10.94%	-713.28	-24.39%	-906.72	-31.00%	-1241.11	-42.43%	-2861.11	-33%
	(iii). Fertilisers	31.77	9.50%	256.80	44.44%	237.45	41.09%	235.94	39.53%	730.19	42%
	(iv). Stuffing & Destuffing	-255.60	-168.92%	-270.22	-170.07%	-285.80	-171.31%	-302.38	-172.62%	-858.4	-171%
	(v). FC Periyar	-86.52	-1567.36%	-91.81	-1584.07%	-97.43	-1600.90%	-103.38	-1617.85%	-292.62	-1601%
3.	Vessel related income	-19491.31	-163.64%	-20108.90	-152.60%	-19751.35	-133.06%	-19793.04	-118.09%	-59653.29	-135%
	(i). Port dues	-3565.49	-151.99%	-3262.24	-120.93%	-2909.13	-93.77%	-2787.26	-78.12%	-8958.63	-98%
	(ii). Pilotage	-8583.99	-174.50%	-8636.04	-152.66%	-8686.56	-133.52%	-8512.24	-113.78%	-25834.84	-133%
	(iii). Berth hire	-6104.18	-333.45%	-5950.41	-282.66%	-5762.70	-238.03%	-5968.57	-214.38%	-17681.68	-245%
	(iv). Dry docking	-122.48	-1370.02%	-109.33	-364.44%	-117.12	-382.74%	-125.40	-401.75%	-351.85	-383%
	(v). Nehru Satabdhi	-1782.72	-254.67%	-2804.49	-487.74%	-2918.81	-441.41%	-3032.24	-398.75%	-8755.54	-443%
	(vi). Water supply through Barge	-51.95	-118.06%	-54.37	-115.68%	-53.07	-98.18%	-51.05	-82.13%	-158.49	-99%
	(vii). Water supply through Shore	-82.18	-399.12%	-85.30	-360.23%	-88.33	-324.37%	-91.22	-291.29%	-264.85	-325%
	(viii). SPM	801.68	39.26%	793.28	38.84%	784.38	38.41%	774.94	37.95%	2352.6	38%
4.	Estate	-2479.98	-43.26%	-2853.38	-49.12%	-3253.80	-55.27%	-3682.88	-61.75%	-9790.06	-55%

- (v). The following abnormal items were not considered while preparing the income and cost statements:

Sl. No.	Income	Expenditure
1.	Royalty at ICTT & Petronet LNG Ltd. as per TAMP directives.	Sharing of maintenance dredging cost of Petronet LNG Ltd.
2.	Interest on bank deposits, interest on deferred royalty and interest on outstanding upfront premium.	Interest on borrowed funds.
3.	Item relating to previous years	Item relating to previous years
4.	-	One time lump sum payment for wage & pension arrears.

- (vi). The following deviations from TAMP directives have been made in the cost statements:-
- Depreciation is computed as per the life norms prescribed by Government directions instead of depreciation rate prescribed in the Companies Act.
 - Average proportionate maintenance dredging cost of ₹15 Crores per annum is apportioned to cargo related charges at tanker berths (COT, NTB & SCB) for the year 2012-13 to 2014-15.
Since, the MoU between COPT & BPCL-KR requires to maintain a minimum draft of 9.15 mtr. (30 feet) at the tanker berths, the Port has incurred maintenance dredging cost of ₹15 Crores to maintain the required draft at tanker berths. At present Tanker vessels having upto 12.5 m. draft are being berthed at the Tanker berths. Also, since the vessel related income of the tanker berths shows a deficit position, the proportionate cost of dredging has been apportioned to the cargo related charges.
- (vii). The main cost elements like employee cost and pension cost are increased considerably every year due to the effect of wage & pension revision. Similarly maintenance dredging costs are also increased due to price escalations & increasing volume. Each main activity and sub activities, except wharfage on POL, fertilizers & VRC of SBM operation, are showing deficit due to increase in cost & reduction in the income.
- (viii). Management & General Administration cost and net of Finance & Miscellaneous cost have been apportioned on the basis of direct cost to each activity.

- (ix). Cost sheet for vessel related charges of SPM operations and GHD Nehru Shatabdi have been prepared and enclosed separately to justify the rates.
- (x). As per the activity wise cost statement, the average percentage of hike required for the tariff setting period is furnished below:

Activity	Hike required (%)	Activity	Hike required (%)
Main activity		Main activity	
- Cargo related activity overall	72.45	- Vessel related activity overall	122.42
Sub activity		Sub activity	
- Coal & other cargo	256.00	- Port dues	39.28
- POL	32.61	- Pilotage	133.32
- Stuffing & de-stuffing	171.33	- Berth hire	245.02
- FC Periyar	601.00	- Dry docking	382.98
- Fertilizer	Nil	- GHD Nehru Shatabdi	442.63
		- Water supply through barge	98.67
		- Water supply through shore	325.29

- (xi). Though each main and sub activities show huge deficit, it is not advisable to hike the existing tariff for covering the deficit mentioned above as the prevailing COPT's tariff of vessel related and cargo related charges itself are on higher side compared with the neighboring competitive Ports like V.O. Chidambaranar Port Trust at Tuticorin, New Mangalore and Chennai Port Trust. (The COPT has furnished a comparative statement showing vessel related charges and wharfage rates prevailing at the four major ports, viz. COPT, New Mangalore Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust and Chennai Port Trust). It is anticipated that the existing vessel and cargo traffic may be diverted to neighboring Ports if the tariff is increased. Since the Port is already facing a severe financial problem, the impact of diversion of traffic to other Ports will also adversely affect the financial position severely. The Port has proposed to continue the existing tariff for the next 3 years subject to the approval of its Board of Trustees.

(B). **Scale of Rates:**

The main modifications proposed by the COPT in the Scale of Rates are as follows:

(i). **Vessel Related Charges**

- (a). Competitive reduced Vessel Related Charges are proposed for mainline container vessel calling at ICTT Berth, Vallarpadam. (Subsequently, the Chairman (COPT) vide his d.o. letter dated 20 January 2012 has stated that the port is withdrawing its proposal for prescribing Special tariff for mainline container vessels visiting ICTT included in its original proposal for general revision of Scale of Rates COPT, reportedly based on the deliberations by the Board of Trustees of COPT in their meeting held on 23 December 2011).
- (b). Hire charges for GHD Nehru Shatabdi has been increased to ₹46,000 per hour from the existing rate of ₹35,843 per hour due to the increasing operating cost, periodical R & M cost and dry docking expenses. (Subsequently, the port vide its letter dated 12 October 2011 informed that the port is withdrawing the proposal in respect of Nehru Shatabdi from its consolidated proposal citing that the dredger may be predominantly used for own purpose and there may not be any capacity to lease it out to other agencies).
- (c). Separate berth hire charge proposed for inland waterways barges.
- (d). Berth hire charges has been changed to single slab from the existing three slabs as per Clause No.6.10 of TAMP guidelines. Clubbing / re-grouping of berths of similar facilities and services have been done.
- (e). Inclusion of security charges of ₹1,00,000/- for 24 hours for international cruise vessel and foreign naval vessels.

(A separate proposal filed by COPT for fixation of security charges @ ₹1,00,000/- per day has been registered as a separate tariff case and disposed off by the Authority vide Order No.TAMP/30/2010-COPT dated 8 August 2012.

(ii). **Cargo Related Charges**

- (a). Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo
Few cargo items which are not being handled through the Port for last so many years are removed from the wharfage schedule and some of the items are regrouped.
Wharfage charge for Defence Cargo is increased from existing ₹217.55 to ₹300 per tonne (foreign) for providing additional security and safety measures.
- (b). The storage charge on cargo stored at specified transit sheds prescribes slab wise rates for stay of cargo in days. The slabs are modified and proposed on week basis. Further the number of slabs are reduced from existing three to two slabs (first slab from upto 30 days is modified to upto 8 weeks, second slab is proposed at 9 weeks onwards).
- (c). For containers availing storage facility for further clearance from port and for containers grounded for examination, it has proposed a separate schedule of ground rent charges. The slab wise storage charges per day proposed are matching with the storage charges prescribed in the existing SOR for loaded containers. However, the free period for this category of containers has been reduced to one day from the existing free period of 7 days for loaded containers.
- (d). Storage charges on cargo stuffed / de-stuffed at CFS is proposed to be reduced by 16.67% to 46.67% over the existing charges.
- (e). Storage charges on personal effects / un-accompanied baggage de-stuffed from containers is proposed to be increased by 50% to 100% for different slabs.
- (f). It has proposed to introduce a separate schedule of storage charges for cars de-stuffed and stuffed at CFS. The free period allowed is 3 days which is at par with other import cargo. The existing schedule of storage charges for import cargo prescribes tonnage based rates. The unit of levy for storage charges in respect of cars has been proposed at per car per day. The rates proposed are ₹500/- per day upto 15 days, ₹700/- per day upto 30 days and ₹1,000/- per day thereafter.
- (g). It has proposed to include charges for (i) Lift on / Lift off charges for containers, (ii) Reefer charges - Electricity supply and monitoring containers and (iii) Examination of containers for clearance, in the proposed Scale of Rates, based on the proposal already filed by it for approval of the above said charges on ad hoc basis. (A separate proposal filed by COPT in this regard has been registered as a separate tariff case and disposed off by the Authority vide Order No.TAMP/21/2011-COPT dated 18 June 2012.)
- (h). Existing Charges for use of wharf Crane and for port's grab fitted to shore crane, charges for light duty mobile crane and weighing charges are proposed to be deleted.

(iii). **Miscellaneous charges**

- (a). Charges for fire tender has been increased ₹3000/- per hour from the existing rate of ₹490/- per hour.
- (b). 100% increase proposed in the charges for taking photographs or shooting films in the port premises.
- (c). Toll charges have been modified and made user friendly. (The existing SoR prescribes unit of levy as 1 day, 3 months, 6 months, 9 months and 1 year. In the proposed SoR, it has been proposed to include the rates for 1 month

and the existing rates for 9 months have been deleted. The toll charges in respect of tourist vehicles and lorries upto 6 wheels have been proposed to be increased by 25% to 67%.)

- (d). Way leave charges for telephone cables is proposed at ₹5000/- per Km. or part thereof per annum. (The existing SOR prescribes way leave charges for TV cable lines at ₹3,500/- per Km. or part thereof per annum and does not prescribe rate for telephone cables. It is relevant to mention here that as recorded in paragraph 7 (iv) of Order dated 16 June 2010, in view of the strong objections raised by BSNL and Airtel for the levy of way leave charges for telephone cables proposed by the port at ₹5000/- per Km per annum citing the provisions of Indian Telegraph Act, the port was directed to examine the legal issues raised by BSNL and Airtel and then submit a separate proposal, if necessary).
- (e). Penalty charges for dumping/ disposal of waste material in any kind by any person/ agent in Port area is proposed.

(iv). **Estate Rentals**

A new tariff item Way leave charges for oil pipe lines in the SEZ area has been proposed at ₹414/- per sq. m. per annum. The Authority vide Order dated 4 May 2010, approved way leave charges of ₹360/- per sq. m. per annum for pipelines passing through port lands. Now the port has proposed a separate rate for oil pipelines in the SEZ area at a higher rate of ₹414/- per sq. m. with 15% increase over the existing rate.

The COPT has modified the conditionality to the effect that the conditions prescribed in the Land policy guidelines of 2010 announced by the Government in 2011 would prevail over the existing conditionalities.

5.1. The port has furnished a copy of the Annual Accounts for the years 2009-10 and 2010-11, RE/BE for 2010-11 and 2011-12 along with Administration Report for the year 2009-10 and the proposed Scale of Rates. It has also furnished following statements along with its proposal:

- (i). Commodity wise cargo handled during the years 2009-10 and 2010-11.
- (ii). Actual / projections of container traffic at ICTT operated by IGTPL for the years 2011-12 to 2014-15.
- (iii). Actual / projections of vessel traffic, average GRT, average berthing time at ICTT operated by IGTPL for the years 2011-12 to 2014-15.

5.2. In its proposal dated 30 September 2011 the COPT informed that its proposal for general revision of tariff is subject to approval of its Board of Trustees. Subsequently, at the joint hearing held on 28 March 2012, the COPT furnished a copy of the Board Resolution.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal dated 30 September 2011 was circulated to user organisations seeking their comments. At the request of the port, the proposal was also forwarded to another set of user organisations. The comments received from users/ user organisations were forwarded to COPT as feedback information. The COPT has also furnished its reply to comments of users/ user organisations.

7.1. A joint hearing in this case was held on 28 March 2012 at the COPT premises. The COPT made a brief power point presentation highlighting the salient points of its proposal. At the joint hearing, COPT and users/user organisations have made their submission.

7.2. At the joint hearing, COPT submitted a copy of the Resolution of its Board of Trustees dated 23 December 2011 approving the proposal filed by the port to maintain the status quo in tariff.

7.3. As decided at joint hearing, the COPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 16 April 2012. The COPT vide its letter dated 16 June 2012 has submitted its reply on the queries.

7.4. A summary of the queries raised by us to COPT and the corresponding replies furnished by the COPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
A.	GENERAL	
1.	The cost statements furnished by COPT contain actuals for 2009-10 & 2010-11, the Revised Estimates/ Budget Estimates for 2011-12 and projections for the years 2012-13 to 2014-15. Since the year 2011-12 is already over, the COPT to update the cost statements for 2011-12 with provisional / unaudited actuals, followed with draft accounts as soon as the same is available. The estimates for the subsequent three years from 2012-13 to 2014-15 also to be updated based on the actuals of 2011-12, if necessary.	The Cost statements have been updated with the actual figures for 2011-12 and projections for the period from 2012-13 to 2014-15 based on the actual of 2011-12.
2.	(i). At the time of the comprehensive revision of the Scale of Rates in February 2010, review of tariff was based on the projections for 2009-10 to 2011-12. In Form-7, COPT has furnished an analysis of variations of actual physical and financial performance for the years 2009-10 and 2010-11 with reference to the projections relied upon at the time of deciding the prevailing tariff. The COPT to update Form-7 with an analysis for the year 2011-12 also.	Form No.7 has been updated with the actual figures for 2011-12.
	(ii). It is observed from Form-7 that the variation is more than + or – 20% in respect of the following:- (a). Cargo Handling/ Container Handling income of 2009-10 and 2010-11 (b). Vessel related income of 2010-11 (c). Estate Income of 2009-10 and 2010-11 (d). Cargo Handling & storage expenditure of 2009-10 & 2010-11 (e). Depreciation for 2009-10 and 2010-11 (f). Management & General Administration Overheads of 2009-10 & 2010-11 (g). Finance & Miscellaneous Income of 2009-10 and 2010-11 (h). Finance & Miscellaneous Expenses of 2010-11 (i). Capital Employed of 2009-10 and 2010-11 The COPT to furnish the reasons for such wide variations in all the items mentioned above. While furnishing detailed explanations in respect of all the items pertaining to 2009-10 and 2010-11, COPT is also requested to furnish a similar analytical statement for the year 2011-12.	Detailed reasons for the variations over and above + / - 20% for the period from 2009-10 to 2011-12 is given in Form – 7 of the revised cost statements.
	(iii). It is to be noted that in the analysis of actuals vis-à-vis the estimates, the estimated income considered by the Authority in the last tariff Order is required to be adjusted for tariff increase granted in the said Order for a like to like comparison with actuals for the years 2009-10 to 2011-12.	The estimates made by TAMP in the last Order has been analysed with the actuals for the year 2009-10 to 2011-12.
	(iv). In the last tariff revision, pension payments were considered on estimate basis. Since the Annual Accounts do not report the actual pension payment, the same may be indicated for the years 2009-10 to 2011-12 and considered in Form-7 while comparing with the estimates.	Even though the text shown in the F & M Exp. is “Contribution to Pension Fund Trust”, it is the actual amount of pension paid during the year. Since there was no sufficient balance in the Pension Fund Trust, the required amount is transferred from the Revenue Fund to the Pension Fund Trust for the purpose of pension payment.

		<p>The actual amount of pension paid to the pensioners during the last three years is as follows:-</p> <table><tr><th>Year</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>₹ in Crores</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr></table>	Year	2009-10	2010-11	2011-12	₹ in Crores	58.20	96.24	96.90																																																																								
Year	2009-10	2010-11	2011-12																																																																															
₹ in Crores	58.20	96.24	96.90																																																																															
	(v). The actuals furnished by COPT in Form-7 for the years 2009-10 and 2010-11 do not tally with the figures reported in the audited annual accounts of the respective years. The COPT to, therefore, furnish a statement reconciling the actuals considered in the cost statements with the actuals reported in the Annual Accounts for all the items viz. Operating income, Operating cost, Depreciation, Finance and Miscellaneous Expenditure, Finance and Miscellaneous Income, Management and General Administration facilities, Net fixed assets, etc. for the years 2009-10 to 2011-12.	Item-wise reconciliation between the figures in the Audited Annual Accounts and Form -7 is furnished.																																																																																
3.	The Guidelines provide flexibility to all the major port trusts to reduce the rates at their discretion on commercial consideration, if they so desire. Such reduction, if any, granted by COPT may be quantified and listed out for each the years 2009-10 to 2011-12 and the consequential effect of such concession granted on growth of traffic to be analyzed item wise.	<p>The details of major concession granted are furnished below:-</p> <table><tr><th colspan="2">Particulars</th><th>Concession</th><th>Outcome / Remarks</th></tr><tr><td colspan="4">I. 2009-10</td></tr><tr><td rowspan="4">1</td><td>Mainline Container Vessel</td><td></td><td rowspan="4">To attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port in the light of high rates existing in CoPT when compared to the neighbouring ports.</td></tr><tr><td>- Port Dues</td><td>50%</td></tr><tr><td>- Pilotage</td><td>50%</td></tr><tr><td>- Berth Hire</td><td>50%</td></tr><tr><td rowspan="3">2</td><td>Feeder Container Vessel</td><td></td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>- Pilotage</td><td>30%</td></tr><tr><td>- Berth Hire</td><td>30%</td></tr><tr><td>3</td><td>International Cruise Vessel</td><td>33^{1/3}% of VRC</td><td>To attract more vessels</td></tr><tr><td colspan="4">II. 2010 -11</td></tr><tr><td rowspan="4">1</td><td>Mainline Container Vessel</td><td></td><td rowspan="4">As a trade promotion measure to attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port</td></tr><tr><td>- Port Dues</td><td>50% – 60%</td></tr><tr><td>- Pilotage</td><td>50% – 60%</td></tr><tr><td>- Berth Hire</td><td>50% – 60%</td></tr><tr><td rowspan="3">2</td><td>Feeder Container Vessel</td><td></td><td rowspan="3"></td></tr><tr><td>- Pilotage</td><td>30%</td></tr><tr><td>- Berth Hire</td><td>30%</td></tr><tr><td colspan="4">III. 2011 - 12</td></tr><tr><td rowspan="4">1</td><td>Mainline Container Vessel</td><td></td><td rowspan="4">As per Clause 4.2 of the License Agreement with IGTPPL (rates on par with neighbouring ports).</td></tr><tr><td>- Port Dues (per GRT)</td><td>USD 0.0455</td></tr><tr><td>- Pilotage (per GRT)</td><td>USD 0.0865</td></tr><tr><td>- Berth Hire (per GRT per hr)</td><td>USD 0.0022</td></tr><tr><td rowspan="3">2</td><td>Feeder Container Vessel</td><td></td><td rowspan="3">As a trade promotion measure to attract more foreign Feeder container vessels to the Port</td></tr><tr><td>- Pilotage</td><td>30%</td></tr><tr><td>- Berth Hire</td><td>30%</td></tr><tr><td>3</td><td>International Cruise Vessel</td><td>(w.e.f. 30.5.2011)</td><td rowspan="2">To attract more vessels</td></tr><tr><td>- Upto 30000</td><td>20% on</td></tr></table>	Particulars		Concession	Outcome / Remarks	I. 2009-10				1	Mainline Container Vessel		To attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port in the light of high rates existing in CoPT when compared to the neighbouring ports.	- Port Dues	50%	- Pilotage	50%	- Berth Hire	50%	2	Feeder Container Vessel			- Pilotage	30%	- Berth Hire	30%	3	International Cruise Vessel	33 ^{1/3} % of VRC	To attract more vessels	II. 2010 -11				1	Mainline Container Vessel		As a trade promotion measure to attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port	- Port Dues	50% – 60%	- Pilotage	50% – 60%	- Berth Hire	50% – 60%	2	Feeder Container Vessel			- Pilotage	30%	- Berth Hire	30%	III. 2011 - 12				1	Mainline Container Vessel		As per Clause 4.2 of the License Agreement with IGTPPL (rates on par with neighbouring ports).	- Port Dues (per GRT)	USD 0.0455	- Pilotage (per GRT)	USD 0.0865	- Berth Hire (per GRT per hr)	USD 0.0022	2	Feeder Container Vessel		As a trade promotion measure to attract more foreign Feeder container vessels to the Port	- Pilotage	30%	- Berth Hire	30%	3	International Cruise Vessel	(w.e.f. 30.5.2011)	To attract more vessels	- Upto 30000	20% on
Particulars		Concession	Outcome / Remarks																																																																															
I. 2009-10																																																																																		
1	Mainline Container Vessel		To attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port in the light of high rates existing in CoPT when compared to the neighbouring ports.																																																																															
	- Port Dues	50%																																																																																
	- Pilotage	50%																																																																																
	- Berth Hire	50%																																																																																
2	Feeder Container Vessel																																																																																	
	- Pilotage	30%																																																																																
	- Berth Hire	30%																																																																																
3	International Cruise Vessel	33 ^{1/3} % of VRC	To attract more vessels																																																																															
II. 2010 -11																																																																																		
1	Mainline Container Vessel		As a trade promotion measure to attract more Mainline & foreign Feeder container vessels to the Port																																																																															
	- Port Dues	50% – 60%																																																																																
	- Pilotage	50% – 60%																																																																																
	- Berth Hire	50% – 60%																																																																																
2	Feeder Container Vessel																																																																																	
	- Pilotage	30%																																																																																
	- Berth Hire	30%																																																																																
III. 2011 - 12																																																																																		
1	Mainline Container Vessel		As per Clause 4.2 of the License Agreement with IGTPPL (rates on par with neighbouring ports).																																																																															
	- Port Dues (per GRT)	USD 0.0455																																																																																
	- Pilotage (per GRT)	USD 0.0865																																																																																
	- Berth Hire (per GRT per hr)	USD 0.0022																																																																																
2	Feeder Container Vessel		As a trade promotion measure to attract more foreign Feeder container vessels to the Port																																																																															
	- Pilotage	30%																																																																																
	- Berth Hire	30%																																																																																
3	International Cruise Vessel	(w.e.f. 30.5.2011)	To attract more vessels																																																																															
- Upto 30000	20% on																																																																																	

			GRT	VRC	
			- Above 30000 GRT	30 % on VRC	
4.	IGTPL had shifted its operations from RGCT to ICTT on 18 February 2011. It may be informed whether concurrent operations at both RGCT and International Container Transshipment Terminal (ICTT) have been resorted to, as provided in the License Agreement. If operation at RGCT is not yet commenced by COPT, the proposed utilization of those facilities may be indicated. COPT to confirm that the traffic, income and expenditure estimation furnished in the cost statements reflect this position. If not, the estimates to be updated taking into consideration the traffic likely to be handled by the port at RGCT.	No concurrent operations were carried out at RGCT & ICTT since the commissioning of the ICTT, Vallarpadam. Since the migration of container operations from RGCT to ICTT, Vallarpadam on 11.2.2011, the existing Q8 & Q9 berths and backup areas at RGCT are proposed to be developed as a General Cargo Terminal through PPP mode, for which RFQ has been invited and is under evaluation. Also a separate Upfront Tariff Proposal has already been submitted to TAMP Vide letter no. FD/Costing/ Upfront Tariff – Q8 & Q9 dated 29 th May 2012. The Q 7 berth at RGCT is being used for servicing all general cargo as well as cruise ships. A part of the Q 7 back up area is utilized as 'pre-processing facility to EXIM Containers' from / to ICTT for which a separate tariff proposal has been submitted and included in the General Tariff Proposal. Only a nominal income is earned by the Port from this operation, which is included under the head Cargo Handling & Storage Charges (Other Income).			
5.	In Form - 8, COPT has not furnished the details of activity wise manpower deployment and the costs thereof. It has only furnished the total man power deployed and the total cost thereof. The details pertaining to surplus manpower have not been furnished in this Form. A brief note on surplus manpower, if any, to be furnished and allocation of expenditure on such manpower explained keeping in mind clause 2.6.1 of the tariff guidelines of March 2005.	The details of total manpower employed in the Port and the total employee cost has been included in Form 8. There is no surplus manpower at present in the Port.			
6.	Form-9 of the cost statement formats prescribed by this Authority requires the port to furnish the details of accumulation / withdrawals from the Escrow Account to be created from the Royalty / Revenue share receipts from the BOT operators. The Form-9 furnished by COPT do not contain the required details. The COPT to, therefore, furnish the requisite details in Form-9 for all the relevant years.	Form No.9 has been updated with the available data. Since there is no excess manpower in the Port, no separate Escrow A/c is being maintained by the Port and the total revenue share received from M/s.IGTPL is used for procuring capital infrastructure.			
7.	As informed earlier by COPT, it is a Licensee of Kerala State Electricity Board and distributes power in the port area. Following the approach adopted during the last general revision of tariff at COPT in this regard, the revenue, expenditure, overhead charges and the relevant net block pertaining to electricity supplied to outsiders are to be excluded from the cost statements for tariff revision exercise. Please confirm that this approach is adopted by COPT in its current tariff proposal. The details of such revenue, expenses, etc. also to be furnished separately duly reconciling with actuals reported in the audited annual accounts for the years 2009-10 to 2011-12.	In the cost statements, both the income and expenditure relating to electricity distribution has been included. The Revenue & Cost statements submitted to the Kerala state Electricity Regulatory Commission (KSERC) for the years 2009-10 & 2010-11 (actual) and 2011-12 (estimates) is furnished for information.			
8.	The COPT has filed separate proposals for (a) fixation of security charges for defence vessels and (b) fixation of charges for pre-processing facilities to EXIM containers at Q7 area. Please confirm and show that the expenditure / overheads and the net block of assets considered in the general revision proposal takes into	The income from (a) security charges for defense & cruise vessels and (b) charges for pre-processing facilities to EXIM containers are included as 'Other Income' under the head 'Vessel Related Activity' and Cargo Handling & Storage Charges' respectively and the			

	consideration the estimates furnished in each of the above mentioned proposals for the years 2012-13 to 2014-15. Likewise, the income estimated from the proposed tariff to also be shown as a separate entry in the consolidated cost statement as well as relevant activity/ sub activity wise cost statements in line with the income estimated in the individual proposals	expenses incurred for the above activities are included in the cost of sub activities.																												
9.	As per clauses 5.9 & 6.8 of the tariff guidelines of March 2005, the tariff should be linked to the benchmark levels of productivity. COPT's proposal, however, does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/ services. The COPT to clarify.	The Port has licensed its container operations to M/s.IGTPL and benchmark levels of productivity are already incorporated in the License Agreement between Cochin Port Trust and IGTPPL. Cochin Port does not handle general cargo in any significant volume and therefore benchmark levels of productivity have not yet been set for general cargo. However the general cargo handled and proposed under PPP format are already having benchmark levels of productivity fixed. Details of Port performance indicators like average turn around time, avg pre-berthing time, avg output per ship per berth day for the years 2009-10 and 2010-11 is furnished.																												
10.	As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005 it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/ datum accordingly after due process of law. The action, if any, taken in this respect to be informed.	No time and motion study has been conducted for the various Port operations.																												
11.	The port to examine whether any of the services qualifying under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act are offered by any service provider authorized by the port. If so, the action initiated by the COPT for fixation of tariff for such services as per the provisions of Chapter 7 of the tariff guidelines of 2005 to be intimated.	Port has not offered any services qualifying under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act to any service provider.																												
12.	The COPT to confirm that the traffic / financial implications of PPP projects to be commissioned in the port of Cochin within the three year period under review are captured in the cost statements filed by the port.	It is confirmed that no traffic/ financial implication of any of the PPP projects to be commissioned within the three year tariff setting period from 2012-13 to 2014-15 is included in the cost statements.																												
13.	COPT to furnish a consolidated cost statement for port as a whole excluding the estate and railway activities.	A consolidated cost statement for Port as a whole excluding the estate and railway activities is furnished.																												
II.	CAPACITY UTILIZATION:																													
1.	In Form 2 A, the COPT has shown the designed capacity of the port as 26.06 Million Tonnes (MT) for 2009-10, 28.48 MT each for 2010-11 and 2011-12, 33.48 MT for 2012-13 and 37.58 MT each for 2013-14 and 2014-15. The COPT to furnish the detailed workings for capacity of the port as a whole and of facilities for major commodity groups like, POL, Coal, Fertilizer and other port specific cargoes for the years 2009-10 to 2014-15 considering the capital investments made and proposed to be made during these years and the productivity improvements achieved/ expected to be achieved thereby.	<p>The designed capacity of the Port excluding containerised cargo is furnished below:-</p> <p style="text-align: right;">(in MMTPA)</p> <table><tr><th>Cargo</th><th>2009 -10</th><th>2010 -11</th><th>2011 -12</th><th>2012 -13</th><th>2013 -14</th><th>2014 -15</th></tr><tr><td>POL</td><td>18.70</td><td>18.70</td><td>18.70</td><td>23.70</td><td>27.80</td><td>27.80</td></tr><tr><td>General Cargo</td><td>7.36</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td><td>9.78</td></tr><tr><td>Total</td><td>26.06</td><td>28.48</td><td>28.48</td><td>33.48</td><td>37.58</td><td>37.58</td></tr></table>	Cargo	2009 -10	2010 -11	2011 -12	2012 -13	2013 -14	2014 -15	POL	18.70	18.70	18.70	23.70	27.80	27.80	General Cargo	7.36	9.78	9.78	9.78	9.78	9.78	Total	26.06	28.48	28.48	33.48	37.58	37.58
Cargo	2009 -10	2010 -11	2011 -12	2012 -13	2013 -14	2014 -15																								
POL	18.70	18.70	18.70	23.70	27.80	27.80																								
General Cargo	7.36	9.78	9.78	9.78	9.78	9.78																								
Total	26.06	28.48	28.48	33.48	37.58	37.58																								
2.	As per clause 2.9.10 of the tariff guidelines of March 2005, return allowed on capital employed has to be linked to the utilization factor of the capacity of the port. It is observed that the capacity utilization for all the years under consideration is below 60%. Detailed reasons for the same to be furnished as envisaged in Note No.3 of Form 2B.	Due to the fact that all the main and sub activities are showing a deficit and the fact that no hike has been proposed by the Port, the ROCE is considered as 16% in the cost statements.																												

III.	TRAFFIC:									
1.	The COPT has estimated the traffic for the years 2011-12 to 2014-15 at 14.04 MT, 17.03 MT, 17.44 MT and 17.86 MT respectively as against the actual traffic of 13.45 MT handled during the year 2010-11. The traffic reported for the year 2011-12 to be updated with actuals and estimated traffic for the years 2012-13 to 2014-15 may be reviewed, if necessary	The traffic details have been reviewed and actual and the forecasts have been updated with the actual traffic handled during the year 2011-12.								
2.	COPT to confirm whether the traffic projections are in line with the projections in the five year / annual plan and the current / expected growth as stipulated in clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005. In this connection, the COPT to furnish the basis adopted by it in the estimation of traffic for the years 2012-13 to 2014-15 for the port as a whole as well as for each major commodity group and port specific cargoes, along with the reasons for deviation, if any.	The traffic projections are in line with the projections in the 12 th five year plan and the major commodity wise cargo traffic for the years 2012-13 to 2014-15 is furnished.								
3.	The COPT to also confirm that additional traffic on account of creation of additional capacity, if any, is considered in the estimation of traffic for the years 2012-13 to 2014-15.	It is confirmed that the additional traffic on account of creation of additional capacity has been accounted.								
4.	The traffic estimates for these three years as per the Business Plan of the Port also to be furnished. The copies of MOUs entered into between COPT and Ministry for the years 2009-10 to 2011-12 to be provided for perusal. If there are any variations in the target set for these years vis-à-vis the throughput handled by the Port, the reasons for the variations to be explained. A copy of the MOU entered with the Ministry for the year 2012-13 also to be forwarded for perusal.	Copies of the MOU entered into between CoPT and the Ministry for the years 2009-10 to 2012-13 is furnished.								
5.	COPT to furnish the actual traffic handled by IGTPPL during the years 2009-10 to 2011-12 and also the estimated traffic to be handled by IGTPPL in the subsequent three years 2012-13 to 2014-15.	<div>The details of traffic handled by M/s. IGTPPL from 2009-10 to 2011-12 is furnished below and for the years 2012-13 to 2014-15 is furnished:</div> <table><tr><td>Year</td><td>2009-10</td><td>2010-11</td><td>2011-12</td></tr><tr><td>Container traffic in TEUs</td><td>289817</td><td>312189</td><td>337053</td></tr></table>	Year	2009-10	2010-11	2011-12	Container traffic in TEUs	289817	312189	337053
Year	2009-10	2010-11	2011-12							
Container traffic in TEUs	289817	312189	337053							
6.	Additional traffic handled on commissioning of the reconstructed North Coal Berth wharf to be indicated.	The cargo traffic handled at the reconstructed NCB is insignificant as compared to the capital cost incurred for the reconstruction of the same. Moreover it is only an extension of the BTP berth and mainly cruises/ passenger vessels are being berthed there. Besides the multi purpose shed adjacent to NCB / BTP is being converted into a "Cruise Facilitation Centre' through grant from Ministry of Tourism, Gol and Department of Tourism, Government of Kerala.								
7.	COPT to inform whether the Mattancherry Wharf has been commissioned. The cargo handled/ the anticipated cargo to be handled in this berth to be furnished year wise.	The Q 4 berth of Mattancherry wharf was commissioned during June 2010. The berth is being converted into a Liquid Cargo Terminal for which firefighting facilities are being installed by the Port. The Terminal is expected to be operational in May 2013.								
8.	The coal handled in 2009-10 and 2010-11 was 0.15 MT and 0.04 MT respectively. Reasons for the sudden drop in this cargo during 2010-11 to be furnished. The actual/ estimate of coal to be handled in 2011-12 is shown as 0.10 MT. Further, the projection for 2012-13 is at 0.39 MT, which is with an increase of 290%. The projections for 2013-14 and 2014-15 are placed at 0.42 MT and 0.44 MT. The basis of estimating coal traffic to	Cochin Port does not have significant demand for coal in its immediate hinterland. The coal traffic therefore remained low and varying. However, with the vacation of the erstwhile Container Terminal, RGCT where 12.5 m draft is available, Cochin Port expects bigger coal ships to call the Port for serving the nearby states also. The full rake rail sidings previously								

	be furnished.	used by the Container Terminal also adds to the prospect of attracting more coal as rail evacuation is presently feasible.
9.	The actual/ estimated POL traffic to be handled in 2011-12 is shown as 12.50 MT. This cargo traffic has been projected uniformly at 14.00 MT for 2012-13 to 2014-15, with an increase of 12% over that of 2011-12. The reasons for not considering any growth in POL traffic for the years 2013-14 and 2014-15 to be furnished.	The POL projections are furnished based on the details provided by M/s. BPCL-KR.
10.	The fertilizer handled both in 2009-10 and 2010-11 was 0.62 MT each as against the actual / estimated traffic to be handled in 2011-12 at 0.44 MT. which shows a drop of 29%. Further, the projections for 2012-13 to 2014-15 are at 0.76 MT, 0.76 MT and 0.79 MT respectively with an increase of around 72% over the actual / estimated traffic of 2011-12. COPT to furnish the basis of estimating the fertilizer traffic.	The Port has initiated automation in bagging of finished fertilizers which will ensure faster evacuation of cargo. This can facilitate servicing more vessels which is the basis of upgraded projections.
11.	The other port specific cargoes handled in 2009-10 and 2010-11 was 0.77 MT and 0.69 MT respectively. The estimate of this cargo group to be handled in 2011-12 is 1.00 MT. Further, the projection for 2012-13 to 2014-15 is at 1.88 MT, 2.27 MT and 2.64 MT. The basis of the estimates to be furnished. Also, furnish the commodity wise details of the traffic considered under this group in case it is equal to or more than 10% of the total traffic, as stipulated in Note 1 of Form-2A for the years 2011-12 to 2014-15.	The commissioning of the automated Cement Terminal by M/s.Ultra Tech in September 2012 where the MGT fixed is 0.3 MTPA has been the major reason for increasing the projection of other cargo.
12.	In the cost statement (Form 2A), the COPT has not reported the share of foreign cargo and coastal cargo in the total estimated cargo throughput for the years 2011-12 to 2014-15, although the actuals for the past two years indicate that the port has handled both foreign and coastal cargo. The same for each of the cargo groups reported in Form 2A to be furnished.	Statement showing the details of coastal and foreign cargo handled during 2011-12 is furnished. Since it is not possible to forecast the break up of foreign and coastal cargo accurately due to the fluctuations in cargo traffic, the details are not furnished.
13.	COPT has furnished the number of vessels visited the port during 2009-10 to 2011-12 and expected to visit during 2012-13 to 2014-15. However, the COPT has not furnished the break-up of number of vessels estimated for the years 2011-12 to 2014-15 in terms of GRT wise slab indicated in Form-2A, even though such details have been reported for the past two years 2009-10 and 2010-11. COPT to furnish the same.	Statement showing the details of vessels GRT-wise for the year 2011-12 is furnished. Since it is not possible to forecast the break up of foreign and coastal vessels, the details are not furnished.
14.	The COPT to also furnish the commodity group wise aggregate GRT of the vessels visited /expected to be visited during the years 2009-10 to 2014-15.	Statement showing the details of commodity group wise aggregate GRT of the vessels visited during the years form 2009-10 to 2011-12 is furnished.
IV	<u>INCOME ESTIMATES:</u>	
1.	Note 3 under Form 2B of the format prescribed for tariff proposal adopted by this Authority requires Major Port Trusts to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by port. COPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration for each of the tariff items prescribed in the SOR for the years 2012-13 to 2014-15. Also, furnish detailed income computation at the existing tariff level for the years 2009-10 to 2011-12 duly reconciling it with the income reported in the audited/ provisional annual	The income for the years from 2009-10 to 2011-12 shown in Form 2 B is as per the audited annual accounts and the traffic handled during these years shown in Form 2A is the actual traffic handled by the Port. It is also mentioned here that the traffic handled during a year may be billed subsequently, as Port collects wharfage & handling charge only when the cargo is delivered. Hence a one to one comparison of the traffic handled and revenue generated during a year cannot be accurately made.

	accounts of the respective years.	
2.	The wharfage income from coal handling is reported at ₹43.20 lakhs in 2010-11 for the actual throughput of 0.04 MT. The actual / estimated wharfage income from coal handling for the year 2011-12 is also reported at the same amount of ₹43.20 lakhs, though the actual / estimated coal traffic for the year 2011-12 is considered at a higher level of 0.10 MT. COPT to clarify the position.	The wharfage income from coal & POL handling earned during the year 2011-12 and the projections for the years 2012-13 to 2014-15 has been updated in the cost statements.
3.	The actual / estimated POL handling charges for the year 2011-12 is considered at ₹2.75 lakhs as against the actual of ₹8.53 lakhs for the immediate previous year 2010-11. Further, the estimated income from POL handling charges for the years 2012-13 to 2014-15 is considered uniformly at ₹3.08 lakhs per year. The reasons for drop in the estimated POL handling income from the year 2011-12 onwards, despite increase in traffic, to be furnished.	
4.	The demurrage income from other cargo for 2010-11 was ₹3.54 crores. However, the port has estimated this income for the year 2011-12 at ₹1.57 crores with a drop of around 56%. Further, the estimated demurrage income for 2012-13 to 2014-15 is reported ₹2.95 crores, ₹3.55 crores and ₹4.13 crores respectively. The demurrage income for the year 2011-12 to be updated with actuals and the estimated demurrage income for the years 2012-13 to 2014-15 to be reviewed, if necessary.	The demurrage income earned during the year 2011-12 and the projections for the years 2012-13 to 2014-15 has been updated in the cost statements.
5.	At Sr. No. VII of Form 2-B income from dwell time/ storage charges has been furnished. COPT to state whether this income represents container storage charges. The basis for estimating this income for the future years to be explained.	The dwell time / storage charges shown in Form 2 – B includes container storage charges. The income for the future years has been estimated based on the actual performance for the year 2011-12.
6.	An analysis of average dwell time of different types of cargo for the three years 2009-10 to 2011-12 to be furnished. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2012-13 to 2014-15 at the existing tariff level as well the proposed tariff also to be indicated.	The demurrage and storage incomes for the future years has been estimated based on the actual performance for the year 2011-12 and not on the average dwell time as the dwell time cannot be accurately forecasted.
7.	The actual income from hiring of equipment for the year 2009-10 is reported at ₹267.92 lakhs, which is shown at reduced level of ₹40.23 lakhs in the year 2010-11. The reasons for such a sharp decline in this income to be furnished.	<p>The actual income earned from hiring of equipment for the year 2009-10 is as follows:-</p> <p>Amt shown in the accounts - ₹267.92 lakhs</p> <p><u>Less:</u> hiring of Nehru Shatabdi wrongly booked - ₹230.00 lakhs</p> <p>Actual income from hiring of equipment - ₹37.92 lakhs</p> <p>From the above it can be seen the actual hiring income during the year 2009-10 is only ₹37.92 lakhs. Hence there is no decline in the income for the year 2010-11.</p>
8.	The basis of estimating income from hiring of equipment, stuffing & destuffing at CFS, etc. for the years 2012-13 to 2014-15 to be furnished with workings.	The income from hiring of equipment for the years 2012-13 to 2014-15 has been estimated based on the actual performance for the year 2011-12. The income from stuffing & destuffing at CFS for the years 2012-13 to 2014-15 has been estimated based on a 5 % hike on the

		previous year.																																												
9.	Please furnish break up of “other income” reported under the head “Cargo handling income” in the cost statement for the years 2009-10 to 2014-15. Also, furnish the basis for estimation of this income for the years 2012-13 to 2014-15.	<p>The break – up Of ‘Other Income’ is as follows:-</p> <table><tr><th colspan="4">(₹ in lakhs)</th></tr><tr><th></th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Ship stores</td><td>4079089</td><td>216380</td><td>237112</td></tr><tr><td>Auction sale proceeds</td><td></td><td>1502255</td><td>1381085</td></tr><tr><td>Rent on jetties</td><td></td><td>6305881</td><td>6282923</td></tr><tr><td>Sundry cargo charges</td><td>7536</td><td>3597</td><td>46250</td></tr><tr><td>Pre-stage charges</td><td></td><td>1073448</td><td>7541200</td></tr><tr><td>Lift on – Lift off charges</td><td></td><td>408363</td><td>5765012</td></tr><tr><td>Reefer Plug</td><td>0</td><td>93039</td><td>1741097</td></tr><tr><td>barge loading jetties</td><td>711200</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>4797825</td><td>9602963</td><td>22994679.3</td></tr></table>	(₹ in lakhs)					2009-10	2010-11	2011-12	Ship stores	4079089	216380	237112	Auction sale proceeds		1502255	1381085	Rent on jetties		6305881	6282923	Sundry cargo charges	7536	3597	46250	Pre-stage charges		1073448	7541200	Lift on – Lift off charges		408363	5765012	Reefer Plug	0	93039	1741097	barge loading jetties	711200	0	0	TOTAL	4797825	9602963	22994679.3
(₹ in lakhs)																																														
	2009-10	2010-11	2011-12																																											
Ship stores	4079089	216380	237112																																											
Auction sale proceeds		1502255	1381085																																											
Rent on jetties		6305881	6282923																																											
Sundry cargo charges	7536	3597	46250																																											
Pre-stage charges		1073448	7541200																																											
Lift on – Lift off charges		408363	5765012																																											
Reefer Plug	0	93039	1741097																																											
barge loading jetties	711200	0	0																																											
TOTAL	4797825	9602963	22994679.3																																											
10.	The actual “other income” reported under “cargo handling income” for the year 2010-11 is at ₹99.10 lakhs as against the actual/estimated income reported at ₹69.87 lakhs for the year 2011-12. The reasons for considering this income at a reduced level for the year 2011-12 to be furnished	The details for the year 2011-12 have been updated in the cost statements.																																												
11.	The throughput of the year 2011-12 has been estimated at 14.04 MT and the vessel related income of that year at ₹119.21 crores. Although the throughput has been estimated for 2012-13 to 2014-15 at 17.03MT, 17.44 MT and 17.86 MT respectively the vessel related income projected is ₹131.78 crores, ₹148.44 crores, and ₹167.60 crores respectively. The vessel related income estimation for these years does not correspond to the income and traffic estimation of 2011-12. The vessel related income for the year 2011-12 to be updated with actuals and the estimated vessel related income for the years 2012-13 to 2014-15 to be considered based on the actual aggregate GRT of vessels under each cargo group in the year 2011-12 and estimated aggregate GRT of vessels for the years 2012-13 to 2014-15.	<p>The vessel related income and vessel traffic for the years 2012-13 to 2014-15 also includes the income and traffic of container vessels whereas the cargo related income from these containers are excluded as it is the revenue share (royalty) received by the Port. Hence a comparison between cargo income & traffic with vessel related income and traffic cannot be accurately made.</p> <p>It is also mentioned here that the Port is extending an overall concession of 86% in case of VRC for mainline container vessels and a 30% reduction in pilotage and berth hire rates in the case of foreign feeder container vessels. Thus, even though there is an increase of 250 vessels and 300 vessels each in vessel traffic during the years 2012-13, 2013-14 and 2014-15 respectively, there is no corresponding increase in the vessel related income. Hence only a 5% hike on the actual income of 2011-12 in the vessel related income is projected for the next 3 years.</p> <p>The vessel related income for the year 2011-12 and the projections for the future years have been updated in the cost statements.</p>																																												
12.	The COPT has not furnished break up of income from foreign going vessels and coastal vessel in the estimated vessel related income, in terms of port dues, berth hire, pilotage, etc. for the years 2011-12 to 2014-15, though the actuals for the years 2009-10 and 2010-11 give such break up. COPT to furnish the vessel related income from foreign going vessels and coastal vessels separately in the cost statements.	In the cost statements, the detailed break – up of income from foreign going and coastal vessels in respect of vessel related charges has been updated with the actual of 2011-12. Since it is not possible to accurately forecast the break up of foreign going and coastal vessels as well as the GRT of these vessels, for the future years, the projections have been made based on a 5% hike on the vessel related income of 2011-12.																																												
13.	The workings for income from SPM Tug charges for pull back operations and SPM pilotage charges for the year	The statement showing SPM operations has been updated with the actuals for the year																																												

	2011-12 based on actuals and for the years 2012-13 to 2014-15 based on estimates to be furnished separately.	2011-12. The income from SPM operations has been maintained for the future years and has not been hiked, whereas a 6% hike is projected in case of operating expenditures other than tug hire charges.																																																												
14.	The income arising out of dollar denominated tariff to be updated with the current exchange rate. The exchange rate adopted for such estimation may be indicated. The average exchange rate for US\$ for the year 2011-12 reflected in the actual income earned by the port in US\$ terms in the year 2011-12 also to be furnished.	<p>Since it is not possible to accurately forecast the break up of foreign going and coastal vessels as well as the GRT of the vessels calling at the Port during the year 2012-13 to 2014-15, the implication of the exchange rate has not been considered in the cost statements. The US dollar exchange rate for the year 2011-12 is furnished below:-</p> <table><tr><th>Month & year</th><th>1st</th><th>15th</th><th>30th</th></tr><tr><td>Apr-11</td><td>44.39</td><td>44.22</td><td>44.01</td></tr><tr><td>May-11</td><td>44.01</td><td>44.66</td><td>44.96</td></tr><tr><td>Jun-11</td><td>44.85</td><td>44.54</td><td>44.66</td></tr><tr><td>Jul-11</td><td>44.50</td><td>44.29</td><td>43.98</td></tr><tr><td>Aug-11</td><td>43.87</td><td>45.14</td><td>45.85</td></tr><tr><td>Sep-11</td><td>45.87</td><td>47.44</td><td>48.77</td></tr><tr><td>Oct-11</td><td>48.77</td><td>48.81</td><td>48.56</td></tr><tr><td>Nov-11</td><td>48.49</td><td>50.05</td><td>51.83</td></tr><tr><td>Dec-11</td><td>52.00</td><td>53.52</td><td>52.87</td></tr><tr><td>Jan-12</td><td>52.91</td><td>51.33</td><td>49.11</td></tr><tr><td>Feb-12</td><td>49.24</td><td>48.99</td><td>48.97</td></tr><tr><td>Mar-12</td><td>48.71</td><td>49.71</td><td>50.99</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>567.61</td><td>572.7</td><td>574.56</td></tr><tr><td>Average</td><td>47.30</td><td>47.73</td><td>47.88</td></tr></table>	Month & year	1 st	15 th	30 th	Apr-11	44.39	44.22	44.01	May-11	44.01	44.66	44.96	Jun-11	44.85	44.54	44.66	Jul-11	44.50	44.29	43.98	Aug-11	43.87	45.14	45.85	Sep-11	45.87	47.44	48.77	Oct-11	48.77	48.81	48.56	Nov-11	48.49	50.05	51.83	Dec-11	52.00	53.52	52.87	Jan-12	52.91	51.33	49.11	Feb-12	49.24	48.99	48.97	Mar-12	48.71	49.71	50.99	TOTAL	567.61	572.7	574.56	Average	47.30	47.73	47.88
Month & year	1 st	15 th	30 th																																																											
Apr-11	44.39	44.22	44.01																																																											
May-11	44.01	44.66	44.96																																																											
Jun-11	44.85	44.54	44.66																																																											
Jul-11	44.50	44.29	43.98																																																											
Aug-11	43.87	45.14	45.85																																																											
Sep-11	45.87	47.44	48.77																																																											
Oct-11	48.77	48.81	48.56																																																											
Nov-11	48.49	50.05	51.83																																																											
Dec-11	52.00	53.52	52.87																																																											
Jan-12	52.91	51.33	49.11																																																											
Feb-12	49.24	48.99	48.97																																																											
Mar-12	48.71	49.71	50.99																																																											
TOTAL	567.61	572.7	574.56																																																											
Average	47.30	47.73	47.88																																																											
15.	The COPT in its letter dated 12 October 2011 has, inter-alia, stated that the dredger “Nehru Shatabdi” would have to be used for the port's own purpose throughout the year and there would not be any spare capacity to lease it out to others. In view of this position, the port to review the estimated income from hire of dredger “Nehru Shatabdi” considered by it for the years 2012-13 to 2014-15.	The income for the year 2011-12 has been updated in the cost statements. Also no income has been projected for the years from 2012-13 to 2014-15.																																																												
16.	The basis of estimating income from dry docking and water supply considered under vessel related income for the years 2012-13 to 2014-15 to be furnished.	The income for the year 2011-12 has been updated in the cost statements. Since there was fluctuations in the income earned during the previous years in case of Dry Docking & water supply, the income projections for the future years has been made based on the average income for the years 2009-10 to 2011-12 + 2 % hike in the case of Dry Docking and 15% hike in case of water supply.. The expenditure of the same has been made based on 6% hike on the previous year.																																																												
17.	The break up of “other income” reported under the head “Vessel related income” in the cost statement for the years 2009-10 to 2014-15, to be furnished. Also, the basis for estimation of this income for the years 2012-13 to 2014-15, to be furnished.	<p>The break-up of ‘Other Income’ under the head vessel related income is as follows:-</p> <table><tr><th colspan="4">(₹ in crores)</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Oil Pollution Cess</td><td>0.23</td><td>0.27</td><td>0.28</td></tr><tr><td>Pilotage fee for dredgers</td><td>0.12</td><td>0.78</td><td>0.11</td></tr><tr><td>Detention charges</td><td>0.01</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr><tr><td>Cancellation charges</td><td>0.04</td><td>0.04</td><td>0.06</td></tr><tr><td>Boat Registration fees</td><td>0.00</td><td>0.01</td><td>0.01</td></tr><tr><td>Sundry vessel charges</td><td>0.13</td><td>1.52</td><td>1.87</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>0.53</td><td>2.62</td><td>2.33</td></tr></table>	(₹ in crores)				Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Oil Pollution Cess	0.23	0.27	0.28	Pilotage fee for dredgers	0.12	0.78	0.11	Detention charges	0.01	0.00	0.00	Cancellation charges	0.04	0.04	0.06	Boat Registration fees	0.00	0.01	0.01	Sundry vessel charges	0.13	1.52	1.87	TOTAL	0.53	2.62	2.33																								
(₹ in crores)																																																														
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12																																																											
Oil Pollution Cess	0.23	0.27	0.28																																																											
Pilotage fee for dredgers	0.12	0.78	0.11																																																											
Detention charges	0.01	0.00	0.00																																																											
Cancellation charges	0.04	0.04	0.06																																																											
Boat Registration fees	0.00	0.01	0.01																																																											
Sundry vessel charges	0.13	1.52	1.87																																																											
TOTAL	0.53	2.62	2.33																																																											

		5% hike based on the actual for the year 2011-12 is considered for the projections.																
18.	The Estate income for 2010-11 as per Form 3A is shown as ₹66.64 crores. Form 5D shows it as ₹68.59 crores. The COPT to reconcile.	The Estate Income shown in Form 5 D includes an amount to the tune of ₹1.95 crores which is the 'license fee received from M/s.Kinship (₹0.036 crores) & M/s.Oriental Exim Agencies (1.91 crores), whereas the same is included under Cargo Handling & Storage charges as (ii) Demurrage / storage charges / license fee / plot rentals in Form 3 A. Hence the difference.																
19.	(a) The Estate income for 2011-12 has been estimated at ₹57.32 crores as against the actual income of ₹66.64 crores for the year 2010-11. Further, the estate income for 2012-13 to 2014-15 has been estimated at ₹58.05 crores, ₹58.87 crores and ₹59.64 crores respectively. The reason for estimating estate income for the years 2011-12 to 2014-15 at a lower level to be furnished.	The statements have been updated with the actual for the year 2011-12.																
	(b). The estate income for the year 2011-12 to be updated with actuals and estimated income for the next three years to be justified with reference to actuals of 2011-12. The detailed computation of the projected estate income for the different sub-activities, at the existing tariff for estate rentals, also to be furnished.	The revised lease rent tariff was implemented w.e.f. 11 th July 2010 and next revision will be implemented only after a period of 5 years i.e. 2015. A 2% annual escalation is projected for the future years in case of all items except electricity and water where no increase in income is envisaged due to the migration of M/s. IGTPL to Vallarpadam.																
20.	The cost statement for estate activity shows an average deficit of 61.75% for the years 2012-13 to 2014-15. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The tariff guidelines of 2005 also recognize this position. COPT to explain why this deficit should be subsidized by other activities.	The Estate Income earned during the year 2011-12 shows a decrease to the tune of ₹11.50 crores, when compared to 2010-11 due to the non-receipt of license fee from M/s.IGTPL due to their migration to Vallarpadam on 11.2.2011. Due to the wage revision implemented from the year 2010-11 and subsequent increase in the employee cost, the cost during the year 2011-12 has been increased substantially when compared to the previous years. It is also mentioned here that the Mgt & Genl. Overheads and the net F & M Expenditures are allocated to all the activities and sub activities on the basis on the respective direct costs. Hence there is a deficit in the next three years.																
21.	The year-wise income by way of lease rent, if any, received from the Petronet LNG Ltd. at Puthuvypeen to be furnished.	<p>The details of lease rent billed and received from M/s. LNG Petronet is furnished below:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crs)</p> <table><tr><th>Years</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>As per Bill raised</td><td>1.03</td><td>5.67</td><td>10.05</td></tr><tr><td>Actually received</td><td>1.03</td><td>1.07</td><td>1.10</td></tr><tr><td>Difference</td><td>0.00</td><td>4.60</td><td>8.95</td></tr></table> <p>M/s.LNG is paying the lease rent only as per the License Agreement entered with the Port and they are disputing the bill raised by the Port on the basis of the revised lease rental rates at Puthuvypeen as approved by TAMP. The lease rent billed is included in item 'Rent from Land" under the head "Estate Rentals" in Form 5 D and the future incomes are projected based on the actual of 2011-12. From the above</p>	Years	2009-10	2010-11	2011-12	As per Bill raised	1.03	5.67	10.05	Actually received	1.03	1.07	1.10	Difference	0.00	4.60	8.95
Years	2009-10	2010-11	2011-12															
As per Bill raised	1.03	5.67	10.05															
Actually received	1.03	1.07	1.10															
Difference	0.00	4.60	8.95															

		statement it is clear that the Port has not received the total billed amount and the Estate Rentals have been showing an excess income to the tune of ₹4.60 crs and ₹8.95 crs. during the years 2010-11 & 2011-12 respectively.												
22.	A statement showing the income realized from distribution of electricity to outsiders and expenditure incurred for procurement of power from Kerala State Electricity Board and other expenditure/ overhead incurred for offering such services to be furnished for the years 2009-10 to 2011-12 and estimates for the years 2012-13 to 2014-15.	Copies of the statement showing the details of the Income & Expenditure incurred for electricity distribution business submitted to the Kerala State Electricity Regulatory commission for the years 2009-10 & 2010-11 (Actuals) and estimates for the years 2011-12 & 2012-13 furnished. The actual income & expenditure from the activity for the year 2011-12 will be submitted as and when the annual accounts have been audited and the details are compiled.												
23.	(i). A note mentioned below Form-2B states that the operating income excludes Royalty. Treatment of royalty receipts is governed by clause 2.8.3 of the tariff guidelines of 2005. As per the said guidelines the revenue share/royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and / or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. The investment made out of this Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. The entire accrual will be taken as revenue of the port trust for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time. COPT to show how the said guideline has been complied with by the port trust. Indicate how the royalty/ revenue share receipts in the past and estimated to be received in the future are treated in the cost statement.	<p>Since there is no excess manpower in the Port, and considering the fact that Port is incurring a huge net deficit even after considering the revenue share received from M/s.IGTPL since 2005-06, it has not been possible by the Port to create and maintain a separate Escrow A/c. and the total revenue share received from M/s.IGTPL is used for replacement and renovation of the existing old capital assets of the Port.</p> <p>During all these years, Port has been going through a period of severe financial crunch and in 2010-11 has availed an inter-port loan from Mumbai Port to the tune of ₹100 crores to fill up the gap in revenue deficit. Also Port has sought the approval of the Ministry to avail cash credit facilities from SBI to the tune of ₹150 crores. Port is taking sincere efforts to tide over the financial crunch by resorting to severe austerity measures for controlling the costs and by utilisation of the vast and till now unutilized Port land. Port is confident that it will be able to wipe out the financial crunch by the year 2016-17 and once the financial situation stabilizes, separate Escrow Account will be maintained and the respective clauses of the TAMP guidelines will be adhered to.</p>												
	(ii). If the COPT anticipates royalty/ revenue share/ license fee from any other authorization granted by the port to the service provider, the same to be indicated along with detailed calculation of royalty/ revenue share receipts. COPT to confirm that the provision stipulated in clause 2.8.3. of the guidelines is complied with in the cost statement in these cases also.	<p>Port has been receiving royalty from M/s. IGTPL for the operations at the RGCT & ICTT since 2005-06 and license fee for the facilities at RGCT till February] 2011. The details of royalty and license fee received for the last three years is furnished below:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crores)</p> <table><tr><th>Years</th><th>Royalty</th><th>License Fee</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>27.06</td><td>12.00</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>29.60</td><td>11.44</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>49.40</td><td>-</td></tr></table> <p>As per the License Agreement with M/s.IGTPL, license fee is applicable only for the operations at RGCT.</p>	Years	Royalty	License Fee	2009-10	27.06	12.00	2010-11	29.60	11.44	2011-12	49.40	-
Years	Royalty	License Fee												
2009-10	27.06	12.00												
2010-11	29.60	11.44												
2011-12	49.40	-												
24.	COPT to furnish break up of income considered under the head Finance and Miscellaneous Income in the cost statement for the years 2009-10 to 2014-15 and to reconcile the position with reference to the actuals of	<p>The details of F & M Income break up are as follows:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crores)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Sundry Receipts</td><td>7.57</td><td>16.72</td><td>4.40</td></tr></table>	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Sundry Receipts	7.57	16.72	4.40				
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12											
Sundry Receipts	7.57	16.72	4.40											

	2009-10 to 2011-12.	<table><tr><td>Profit on disposal of Capital Assets</td><td>0.38</td><td>1.71</td><td>0.18</td></tr><tr><td>Sale of unserviceable items</td><td>0.27</td><td>0</td><td>0.62</td></tr><tr><td>Hire of Motor Lorry</td><td>0</td><td>0.02</td><td>0.01</td></tr><tr><td>Medical Scheme for pensioners</td><td>0</td><td>0.01</td><td>0.01</td></tr><tr><td>Medical treatment for non-entitled persons</td><td>0.65</td><td>0.29</td><td>0.10</td></tr><tr><td>Premium for lease of land</td><td>0</td><td>6.19</td><td>14.65</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>8.87</td><td>24.94</td><td>19.97</td></tr></table>	Profit on disposal of Capital Assets	0.38	1.71	0.18	Sale of unserviceable items	0.27	0	0.62	Hire of Motor Lorry	0	0.02	0.01	Medical Scheme for pensioners	0	0.01	0.01	Medical treatment for non-entitled persons	0.65	0.29	0.10	Premium for lease of land	0	6.19	14.65	TOTAL	8.87	24.94	19.97
Profit on disposal of Capital Assets	0.38	1.71	0.18																											
Sale of unserviceable items	0.27	0	0.62																											
Hire of Motor Lorry	0	0.02	0.01																											
Medical Scheme for pensioners	0	0.01	0.01																											
Medical treatment for non-entitled persons	0.65	0.29	0.10																											
Premium for lease of land	0	6.19	14.65																											
TOTAL	8.87	24.94	19.97																											
V	OPERATING EXPENDITURE:																													
1.	The cost statement – Form 3 A furnished by COPT contains the actual operating expenditure of 2009-10 and 2010-11 and the estimated figures for 2011-12. Since 2011-12 is already over, COPT to update the statement with actuals of 2011-12 and review the estimates for 2012-13 to 2014-15 based on the 2011-12 actuals. It is to be noted that the WPI for the year 2011-12 as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines declared by the Government will be adopted and applied for allowing annual escalation factor in cost estimates for the tariff revision exercise to be undertaken in the year 2012-13.	The statements have been updated with the actual for the year 2011-12 and the WPI of 6% over the previous year (2011-12) has been adopted for the future estimates.																												
2.	The total operating cost has increased by 21.94% in the year 2010-11 and is estimated to increase by 68.38% in the year 2011-12 over the actuals of the respective previous year. The estimated increase is 25.91%, 4.81% and 6.20% in the years 2012-13 to 2014-15 over the estimates of the respective previous years. The Management and General Overhead has increased by 8.41% in the year 2010-11 over that of 2009-10 and is estimated to increase 17.96% in the year 2011-12 over that of 2010-11. Further, this expenditure is estimated to decrease by 48.73% in 2012-13 over that of 2011-12. The reason for high increase in the Management and General Overheads during 2011-12 needs to be explained. COPT to justify the disproportionate increase estimated in the operating cost and Management and General Overheads.	The Operating Cost and the Mgt & Genl. Overheads have been updated with the actual for the year 2011-12 and the only a 6% hike is projected for the future.																												
3.	The average employee cost is estimated to increase by 31.09% in 2011-12, 12.82% in 2012-13, 13.44% in 2013-14 and 14.35% in the year 2014-15. This has resulted in increase in the total salary & wages cost by 23.44% in the year 2011-12 and by 5.04%, 5.39% and 5.73% in the years 2012-13 to 2014-15 respectively, despite reduction in number of employees from 3102 in the year 2010-11 to 2480 in the year 2014-15. The increase estimated in the average employee cost to be justified.	Due to the wage revision implemented from the year 2010-11 and subsequent increase in the employee cost including revised basic pay + an average 3% hike in Variable Dearness Allowance in every quarter, the average employee cost has been increased substantially yearly when compared to the previous years. Hence there is a hike in the employee cost inspite of reduction in employee strength due to retirements. It is mentioned here that on an average nearly 200 employees retire annually for the next three years and an amount of ₹9 crores has been deducted from the employee costs. Instead of the normal 6% hike in the employee cost, a nominal hike of 12% is considered for the next three years due to the fact that the wage revision for Class III & IV employees are due w.e.f. 1.1.2012 .																												
4.	It is not clear under which head the ex-gratia payment in lieu of bonus/ performance reward is considered in the cost statements. COPT to clarify.	The ex-gratia payment in lieu of bonus / performance reward has been included under employee cost in the cost statements.																												
5.	(a). At the tariff review of 2010 COPT had stated that the	Even though efforts were made by the Port to																												

	National Tribunal Award 2006 for revised manning scale for different operations/ functions implemented by the Port in February 2009 was withdrawn and an MOU was signed with the Unions for implementation of modified manning scales. Port had further stated that action was being taken to conduct time and motion study for different operations in the Port. COPT is requested to inform how the matter stands. Clause 2.6.2 of the tariff guidelines requires the port to regularly review and adjust the manning scales/ datum. COPT to clarify whether its present proposal is based on the revised manning scales. If not, the estimation of salary and wage cost to be modified based on the revised manning scales awarded by National Tribunal, Kolkata in 2006.	implement the revised manning scale awarded by the National Tribunal Kolkata in 2006, it was not able to completely implement the same due to the strong resistance from the labour force. However certain reduction in the manning scale could be effected through a MoU with the Unions in June 2009. No time and motion study has been conducted for the various Port operations especially in view of the fact that the operations are increasingly getting mechanized/ automated.				
	(b). COPT to furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed by the COPT and cost thereon for the traffic estimation made during the years 2012-13 to 2014-15 and to also indicate the cost of surplus manpower, if any, for each of the years 2012-13 to 2014-15. COPT to fill the details sought in Form No.8 relating to adjustment of cost of surplus labour.	The details of total manpower employed in the Port and the total employee cost has been included in Form 8. There is no surplus manpower at present in Port.				
	(c). Cost of surplus labour, if any, on account of privatization of the container terminal and on account of implementation of revised manning scales to be adjusted from the revenue share received / receivable from the IGTPL as per the tariff guidelines.	There is no surplus manpower at present in the Port on account of the privatization of the Container Terminal.				
	(d). COPT to confirm that the estimation of incentive payments, if any, are made based on the revised datum, if any, announced in the National Tribunal Award of 2006.	No incentive payments have been made on account of the revised datum.				
	(e). As per Appendix 8 of the Licence Agreement entered between the COPT and the IGTPL, the employees of the COPT transferred to the IGTPL will repatriate to the COPT, when the RGCT terminal is reverted to the port. The RGCT terminal is already reverted to the port in February 2011. COPT to elucidate in this regard and to also confirm whether the wage cost estimated by the COPT takes into consideration this aspect.	The employees were repatriated to the Port once the RGCT was reverted to the Port on February 2011. The wage cost estimated by the Port for the future years includes the cost of the repatriated employees.				
	(f). COPT to confirm that it is not expected to pay any take over compensation to IGTPL when the RGCT reverted to the COPT.	COPT had paid an amount of ₹7.19 crores to M/s.IGTPL as taken over compensation as per Clause no. 5.1 (e) of the License Agreement as Port had taken over 2 Gantry cranes.				
6.	(a). The fuel cost has increased by 39.05% in the year 2011-12 and is estimated to increase by 53.83%, 37.58% and 6.01% respectively in the years 2012-13 to 2014-15 over the estimates of the respective previous years. The COPT has not furnished the details of average unit cost of fuel and consumption of fuel in Form 3B for any of the years. The COPT to, therefore, furnish the requisite details in Form 3B.	The details of the total fuel costs have been provided in Form 3 B. The detail of fuel consumed by various equipments is not readily available.				
	(b). The actual expenditure incurred on fuel during the year 2011-12 to be updated based on actual unit cost of fuel and consumption of fuel, and the estimates for the subsequent years to be reviewed suitably.	The actual expenditure incurred on fuel during the year 2011-12 has been updated and a 6% hike over the previous year is envisaged for the future.				
7.	(a). The actual maintenance dredging cost reported in Form 3B for all the years 2009-10 to 2014-15 is not supported with details of quantum of silt dredged and unit cost. The COPT to, therefore, furnish the requisite details in Form 3B.	The actual maintenance dredging cost and the quantity of silt dredged for the years 2009-10 to 2011-12 is furnished below:- <table><tr><td>Year</td><td>Actual Maint. Dredging Cost</td><td>Qty of silt dredged (in Million)</td><td>Unit cost (in ₹)</td></tr></table>	Year	Actual Maint. Dredging Cost	Qty of silt dredged (in Million)	Unit cost (in ₹)
Year	Actual Maint. Dredging Cost	Qty of silt dredged (in Million)	Unit cost (in ₹)			

		<table><tr><td></td><td>(₹ in crores)</td><td>Cu. M.)</td><td></td></tr><tr><td>2009-10</td><td>58.94</td><td>12.993</td><td>45.36</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>75.09</td><td>15.583</td><td>57.79</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>57.77</td><td>13.075</td><td>44.46</td></tr></table> <p>As per the Maintenance Dredging contract executed with the DCI, the contract amount for the period 2011-12 is ₹104.40 crores, whereas the actual cost incurred during the year was only ₹57.77 crores, since DCI was not able to provide sufficient number of dredgers to perform the contract. The balance quantity as well as the cost of the year 2011-12 has been considered during the year 2012-13 in cost statements.</p>		(₹ in crores)	Cu. M.)		2009-10	58.94	12.993	45.36	2010-11	75.09	15.583	57.79	2011-12	57.77	13.075	44.46																																												
	(₹ in crores)	Cu. M.)																																																												
2009-10	58.94	12.993	45.36																																																											
2010-11	75.09	15.583	57.79																																																											
2011-12	57.77	13.075	44.46																																																											
	(b). The quantum of silt estimated to be dredged during the years 2012-13 to 2014-15 to be justified with reference to the actual quantum of silt dredged in the past three years and additional maintenance dredging required to be carried out for specific berths and facilities, if any.	<p>The Maintenance Dredging Contract executed with the DCI for the years 2012-13 & 2013-14 is as follows:-</p> <table><tr><td>Year</td><td>Maint. Dredging Cost (₹ in crores)</td><td>Qty of silt to be dredged (in Million Cu. M.)</td><td>Unit cost (in ₹)</td></tr><tr><td>2012-13</td><td>105.30</td><td>18</td><td>58.50</td></tr><tr><td>2013-14</td><td>109.80</td><td>18</td><td>61.00</td></tr></table>	Year	Maint. Dredging Cost (₹ in crores)	Qty of silt to be dredged (in Million Cu. M.)	Unit cost (in ₹)	2012-13	105.30	18	58.50	2013-14	109.80	18	61.00																																																
Year	Maint. Dredging Cost (₹ in crores)	Qty of silt to be dredged (in Million Cu. M.)	Unit cost (in ₹)																																																											
2012-13	105.30	18	58.50																																																											
2013-14	109.80	18	61.00																																																											
	(c). The estimated unit cost of maintenance dredging for the years 2012-13 to 2014-15 also to be reviewed based on the actual unit cost of dredging incurred during the year 2011-12.	<p>The actual expenditure incurred during the year 2011-12 has been updated and a 6% hike on the cost of year 2013-14 is envisaged for the year 2014-15.</p>																																																												
8.	The port has not furnished any reasons for estimating the repairs and maintenance cost with an increase of 41.24% i.e. from ₹8.97 crores reported in the year 2011-12 to ₹12.67 crores in the year 2012-13. The repairs and maintenance cost for the year 2011-12 to be updated with actuals and the estimates for the next three years to be reviewed based on such actuals, if necessary.	<p>The actual expenditure incurred during the year 2011-12 has been updated and a 6% hike over the previous year is envisaged for the future. The Repairs & Maintenance expenditure for the years from 2012-13 to 2014-15 also includes the anticipated Dry Docking expenditure which are as follows:-</p> <table><tr><td colspan="4">(₹ in crore)</td></tr><tr><td>Particulars</td><td>2012-13</td><td>2013-14</td><td>2014-15</td></tr><tr><td>Dry Docking exp</td><td>7.50</td><td>7.95</td><td>9.00</td></tr></table>	(₹ in crore)				Particulars	2012-13	2013-14	2014-15	Dry Docking exp	7.50	7.95	9.00																																																
(₹ in crore)																																																														
Particulars	2012-13	2013-14	2014-15																																																											
Dry Docking exp	7.50	7.95	9.00																																																											
9.	The port to justify the increase of 115% i.e. from ₹2.55 crores for 2011-12 to ₹5.46 crores in the year 2012-13 in estimating the expenditure on stores.	<p>The actual expenditure incurred during the year 2011-12 has been updated and a 6% hike over the previous year is envisaged for the future.</p>																																																												
10.	The operating cost reported in Form 3B based on nature of expenses is not tallying with the activity wise operating cost reported in Form 3A. Similarly, the management overheads reported in Form-3B is also not tallying with that reported in Form 3A. However, the total of operating cost and management overheads as per Form 3B is matching with the total of operating cost and management overheads in Form 3A. It appears that the compensating difference may be due to inclusion of a portion of salaries and wages under management overheads in Form 3A. COPT to reconcile the difference by indicating the amount of salaries and wages included in management overheads.	<p>The reconciliation statement is furnished below:-</p> <p>(₹ in lakhs)</p> <table><tr><td colspan="6">OPERATING COST :</td></tr><tr><td>Particulars</td><td>y - 1</td><td>y</td><td>y+1</td><td>y+2</td><td>y+3</td></tr><tr><td>as per Form 3A</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr><tr><td>as per Form 3B</td><td>22525.80</td><td>22540.91</td><td>34031.34</td><td>31358.17</td><td>33150.64</td></tr><tr><td>Difference</td><td>831.99</td><td>828.41</td><td>780.65</td><td>796.03</td><td>813.87</td></tr></table> <table><tr><td colspan="6">MGT & GENL. ADMN. :</td></tr><tr><td>Particulars</td><td>y - 1</td><td>y</td><td>y+1</td><td>y+2</td><td>y+3</td></tr><tr><td>as per Form 3A</td><td>4031.00</td><td>4550.97</td><td>4816.52</td><td>5105.51</td><td>5411.84</td></tr><tr><td>as per Form 3B</td><td>3199.01</td><td>3722.56</td><td>4035.87</td><td>4309.48</td><td>4597.97</td></tr><tr><td>Difference</td><td>831.99</td><td>828.41</td><td>780.65</td><td>796.03</td><td>813.87</td></tr></table> <p>The difference is the amount of the salaries and wages included in the Mgt & Genl. Overheads.</p>	OPERATING COST :						Particulars	y - 1	y	y+1	y+2	y+3	as per Form 3A	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77	as per Form 3B	22525.80	22540.91	34031.34	31358.17	33150.64	Difference	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87	MGT & GENL. ADMN. :						Particulars	y - 1	y	y+1	y+2	y+3	as per Form 3A	4031.00	4550.97	4816.52	5105.51	5411.84	as per Form 3B	3199.01	3722.56	4035.87	4309.48	4597.97	Difference	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87
OPERATING COST :																																																														
Particulars	y - 1	y	y+1	y+2	y+3																																																									
as per Form 3A	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																																																									
as per Form 3B	22525.80	22540.91	34031.34	31358.17	33150.64																																																									
Difference	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87																																																									
MGT & GENL. ADMN. :																																																														
Particulars	y - 1	y	y+1	y+2	y+3																																																									
as per Form 3A	4031.00	4550.97	4816.52	5105.51	5411.84																																																									
as per Form 3B	3199.01	3722.56	4035.87	4309.48	4597.97																																																									
Difference	831.99	828.41	780.65	796.03	813.87																																																									
11.	(a). COPT to confirm whether the cost statements for main activities / sub-activities are prepared in line with the general instruction given in Form 5 of the cost format. The basis of allocation of Management and General Overhead, Finance and Miscellaneous Income and Finance and Miscellaneous Expenditure between various activities / sub-activities also to be indicated.	<p>The Mgt & Genl. Overheads and the F & M Expenditures are allocated to all the activities and sub activities on the basis of the respective direct costs, whereas the F & M Income has been allocated on the basis of the direct income.</p>																																																												
	(b). The operating cost reported in activity wise cost statements for Cargo handling, Vessel related and	<p>The Operating costs reported in the activity-wise cost statements (i.e. 5 A (i), 5 B (i) & 5 D) has</p>																																																												

	Estate activities [Form 5 A (i), 5 B (i) and 5 D] are not matching with the operating cost reported in Form 3A for the respective activities. COPT to reconcile.	been reconciled with operating cost reported in Form 3 A is furnished below:- <table><tr><th colspan="7">(Rs. In lakhs)</th></tr><tr><th>Particulars</th><th>Y-2</th><th>Y-1</th><th>Y</th><th>Y +1</th><th>Y+2</th><th>Y+3</th></tr><tr><td>5 A Cargo</td><td>5643.10</td><td>5824.44</td><td>6123.66</td><td>7645.66</td><td>7438.22</td><td>7884.51</td></tr><tr><td>5 B Vessel</td><td>9757.36</td><td>12762.99</td><td>11973.15</td><td>21772.39</td><td>19061.34</td><td>20145.92</td></tr><tr><td>5 D Estate</td><td>2913.46</td><td>3106.37</td><td>3615.69</td><td>3832.63</td><td>4062.59</td><td>4306.34</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>18313.92</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr><tr><td>3 A</td><td>18313.92</td><td>21693.81</td><td>21712.50</td><td>33250.69</td><td>30562.15</td><td>32336.77</td></tr></table>	(Rs. In lakhs)							Particulars	Y-2	Y-1	Y	Y +1	Y+2	Y+3	5 A Cargo	5643.10	5824.44	6123.66	7645.66	7438.22	7884.51	5 B Vessel	9757.36	12762.99	11973.15	21772.39	19061.34	20145.92	5 D Estate	2913.46	3106.37	3615.69	3832.63	4062.59	4306.34	TOTAL	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77	3 A	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77
(Rs. In lakhs)																																																			
Particulars	Y-2	Y-1	Y	Y +1	Y+2	Y+3																																													
5 A Cargo	5643.10	5824.44	6123.66	7645.66	7438.22	7884.51																																													
5 B Vessel	9757.36	12762.99	11973.15	21772.39	19061.34	20145.92																																													
5 D Estate	2913.46	3106.37	3615.69	3832.63	4062.59	4306.34																																													
TOTAL	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																																													
3 A	18313.92	21693.81	21712.50	33250.69	30562.15	32336.77																																													
	(c). The COPT has not considered any expenses (including allocated management overheads) and capital employed under the sub-activity 'Wharfage on SPM' under cargo handling activity. COPT to clarify. In case the port is not incurring any cost towards this sub-activity, levy of wharfage on SPM cargo to be justified suitably.	All the capital investment at SPM is made by M/s. BPCL –KR. The wharfage of ₹25/- per ton at SPM is fixed on the basis of a MoU entered into between the Port and M/s.BPCL-KR on 11 th June 2003. Hence no operating cost is shown in the cost statement relating to wharfage of SPM.																																																	
	(d). The cargo handling income for the year 2010-11 reported in Form 3A (₹6462.79 lakhs) and Form 5A (i) (₹6268.03 lakhs) shows a difference. COPT to reconcile.	The cargo handling income (₹6462.79 lakhs) shown in Form 3 A includes an amount of ₹194.76 lakhs which is the 'license fee received from M/s.Kinship (₹3.60 lakhs) & M/s.Oriental Exim Agencies (₹191.16 lakhs) whereas the same has been excluded from cargo handling income (₹6268.03 lakhs) and is included under Estate Rentals in Form 5 A. Hence the difference.																																																	
12.	<p>(a). The port has proposed to allocate part of the maintenance dredging cost to POL (cargo handling) activity. As already stated in the 2007 tariff Order and as per instructions contained in Form 5 of the cost statement formats, the cost of maintenance dredging is to be allocated between the different sub activities of vessel related activity, viz. port dues, pilotage and berth hire based on the quantity of the silt dredged.</p> <p>The Authority while considering such treatment given by the COPT during the last tariff revision had specifically advised the port to file a separate cost statement for crude oil in respect of cargo and vessel related activity at the time of the next tariff revision so that the cost of maintaining deeper draft for larger size oil vessels are not passed on to the small vessels which may not require such depth. The port has, however, not complied with the advice rendered. The port is again advised to file a separate cost statement for crude oil in respect of cargo and vessel related activity for crude handled at SPM and at port berths. During the last tariff review for the reasons elaborated in the Order dated 23 February 2010, it was not found necessary to allocate part of the maintenance dredging cost to the POL handling activity. The activity-wise cost statement be, therefore, suitably modified considering the entire maintenance dredging cost under the vessel related activity.</p>	Separate cost statements for crude oil in respect of cargo and vessel related activity for crude handled at SPM and at port berths have been prepared and incorporated in the cost statement. As per the MoU entered into with M/s.BPCL-KR, Port is required to maintain a draft of 30 ft (9.14 mt.) at COT throughout the year since it will be difficult to operate the vessels at SPM especially during the monsoon season. Also CoPT is maintaining a draft of 12.5 mt. at COT throughout the year on the request of M/s.BPCL-KR to accommodate the large parcel size tanker vessels. Since the total dredging cannot be recouped from the vessels calling at COT, and that the draft is maintained only for the oil tanker vessels, a portion of the maintenance dredging cost is allocated to POL cargo handling charges to recover the cost incurred.																																																	
	(b). From the sub-activity-wise cost statements, it is seen that the maintenance dredging cost (after allocating a portion to POL activity) is equally allocated to all the sub-activities i.e. port dues, berth hire and pilotage. The sub-activity wise cost statements to be modified suitably by allocating the maintenance dredging cost based on the quantum of silt dredged, as already mentioned.	The Port channels opens to the river mouth and there will be large amount of silt flow into the channels especially during the monsoon periods. Hence the quantity of silt dredged from the channels will be very high when compared to berth basin dredging. If the dredging cost is allocated on the basis of silt dredged, the major cost will have to be borne by pilotage, which will																																																	

		result in huge deficit for the activity and it will not be viable. Hence the costs have been equally allocated to all the vessel related activities.																																																																																																															
13.	The Authority in para 10 (ii) (b)] of its Order dated 25 January 2007 had advised COPT to apportion expenditure relating to staff quarters to all the activities based on the number of employees deployed in the relevant activity while filing the next tariff review proposal. When the port was advised to adhere to this suggestion at the tariff review of February 2010 it informed that it was difficult to apportion the expenditure of staff quarters as suggested then, but once the ERP system introduced stabilizes the apportionment of cost on the basis of employees will be adhered to in the next tariff revision. COPT to clarify the treatment given to expenditure relating to staff quarters in the cost statements in its present tariff proposal.	The expenditure on staff quarters is included under the head Estate Rentals. It is mentioned here that many of the staff staying at the quarters belong to the ministerial category who are posted in different departments. In the event of a promotion / transfer, the change may be from one department to another department. Hence it is not possible to accurately determine and apportion the expenditure relating to staff quarters on the basis of number of employees. It is also mentioned here that the average annual expenses on staff quarters is only around ₹1 crore, of which nearly half of the cost is employee cost.																																																																																																															
14.	COPT to furnish the pension fund position for the years 2009-10 to 2011-12 as per the Annual Accounts and the estimates for the years 2012-13 to 2014-15 in the following format:	The details of pension fund position for the years 2010-11 to 2011-12 as per annual a/cs and the estimates for the years 2012-13 to 2014-15 is furnished below:-																																																																																																															
	<table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Balance in the Pension Fund as of last date of previous year</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Annual contribution made towards the pension fund</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Pension payments made during the year</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Interest accrued on the pension fund balance</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v).</td><td>Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	(i).	Balance in the Pension Fund as of last date of previous year							(ii).	Annual contribution made towards the pension fund							(iii).	Pension payments made during the year							(iv).	Interest accrued on the pension fund balance							(v).	Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]							<table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>(i)</td><td>Balance in the pension fund as of last date of previous year</td><td>21744.00</td><td>23805.00</td><td>26305.00</td><td>28905.00</td><td>31805.00</td></tr><tr><td>(ii)</td><td>Fund required towards Corpus</td><td>43256.00</td><td>111195.00</td><td>113695.00</td><td>116095.00</td><td>118195.00</td></tr><tr><td>(iv)</td><td>Year-wise contribution to Pension fund</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td>a. On account of specific year pension payments</td><td>7224.00</td><td>11193.00</td><td>11864.58</td><td>12576.45</td><td>13331.04</td></tr><tr><td>-</td><td>b. On account of past liabilities</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>-</td><td>c. On account of Pension arrears due to revision of pension</td><td>2400.00</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(v)</td><td>Interest earned</td><td>2061.00</td><td>2500.00</td><td>2600.00</td><td>2900.00</td><td>3200.00</td></tr><tr><td>(vi)</td><td>Balance in the pension fund as of last date of the year</td><td>23805.00</td><td>26305.00</td><td>28905.00</td><td>31805.00</td><td>35005.00</td></tr></table>	Sr. No.	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	(i)	Balance in the pension fund as of last date of previous year	21744.00	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	(ii)	Fund required towards Corpus	43256.00	111195.00	113695.00	116095.00	118195.00	(iv)	Year-wise contribution to Pension fund							a. On account of specific year pension payments	7224.00	11193.00	11864.58	12576.45	13331.04	-	b. On account of past liabilities						-	c. On account of Pension arrears due to revision of pension	2400.00					(v)	Interest earned	2061.00	2500.00	2600.00	2900.00	3200.00	(vi)	Balance in the pension fund as of last date of the year	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	35005.00
Sl. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																																																																										
(i).	Balance in the Pension Fund as of last date of previous year																																																																																																																
(ii).	Annual contribution made towards the pension fund																																																																																																																
(iii).	Pension payments made during the year																																																																																																																
(iv).	Interest accrued on the pension fund balance																																																																																																																
(v).	Balance in the pension fund as of last date of the year [(i) + (ii) - (iii) + (iv)]																																																																																																																
Sr. No.	Particulars	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15																																																																																																											
(i)	Balance in the pension fund as of last date of previous year	21744.00	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00																																																																																																											
(ii)	Fund required towards Corpus	43256.00	111195.00	113695.00	116095.00	118195.00																																																																																																											
(iv)	Year-wise contribution to Pension fund																																																																																																																
	a. On account of specific year pension payments	7224.00	11193.00	11864.58	12576.45	13331.04																																																																																																											
-	b. On account of past liabilities																																																																																																																
-	c. On account of Pension arrears due to revision of pension	2400.00																																																																																																															
(v)	Interest earned	2061.00	2500.00	2600.00	2900.00	3200.00																																																																																																											
(vi)	Balance in the pension fund as of last date of the year	23805.00	26305.00	28905.00	31805.00	35005.00																																																																																																											
15.	COPT to confirm that the annual pension payments made during the years 2009-10 to 2011-12 are met from the pension fund and not from revenue account.	Since there was no sufficient amount in the Pension Fund Trust maintained by LIC for the years 2009-10 to 2011-12, the total amount required for making the pension payments is transferred from the Revenue Fund to the Pension Fund Trust for the pension payment. The actual amount of pension paid during the years are as follows:- <table><tr><th>Years</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>(₹ in crores)</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr></table>	Years	2009-10	2010-11	2011-12	(₹ in crores)	58.20	96.24	96.90																																																																																																							
Years	2009-10	2010-11	2011-12																																																																																																														
(₹ in crores)	58.20	96.24	96.90																																																																																																														
16.	Form 3A shows that the pension contribution accounted under F&M expenditure for the years 2009-10 and 2010-11 as ₹58.20 crores and ₹96.24 crores respectively and the contribution is estimated at ₹72.00 crores for the year 2011-12. However, as per Form 3C the contribution proposed for the year 2011-12 is ₹88.22 crores. COPT to clarify.	The statement have been updated with the actuals of 2011-12. The difference of ₹24 crores in the pension payment shown in Form 3 A & 3 C is the arrears of pension payment due to pension revision for the year 2010-11. This information is also given in 3 C, Item (iv) (c).																																																																																																															
17.	The details furnished in Form 3C show that the pension liability as per the actuarial valuation is estimated at ₹1350 crores whereas the balance available in the pension fund is estimated to be ₹263.05 crores for the year ending 2011-12, indicating a shortfall of ₹1086.95 crores. For the next 3 years, the COPT's pension fund requirement as per actuarial valuation is ₹1137.00 crores, ₹1161.00 crores and ₹1182.00 crores respectively during 2012-13 to 2014-15 as against which	Form 3 C has been updated with the actual of 2011-12. Since Port is going through a period of severe financial crunch, at present no year-wise contribution is being made to the Pension Fund.																																																																																																															

	contribution of ₹95.00 crores, ₹100.00 crores and ₹110.00 crores respectively is proposed by the port. COPT to indicate the steps taken by the port to strengthen the pension fund and to also, furnish the basis of estimating the year-wise contribution to pension fund.																																									
18.	A copy of the actuarial valuation report as on 31 March 2012 to be provided for perusal. Break up of actuarial valuation of Pension Fund in respect of existing employees and the pensioners as of 31 March 2012 also to be furnished.	Copy of the actuarial valuation report prepared by LIC as on 31 st March 2012 is furnished.																																								
19.	COPT to furnish break-up of the expenses considered under the head Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) in the cost statement for the years 2009-10 to 2014-15.	<p>The break up of F & M Exp is furnished below :- (₹ in crores)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Refund of revenue</td><td>0.01</td><td>0.09</td><td>-</td></tr><tr><td>Pension payment</td><td>58.20</td><td>96.24</td><td>96.90</td></tr><tr><td>Employee Welfare Fund</td><td>0.06</td><td>0.06</td><td>0.06</td></tr><tr><td>Family Security fund</td><td>0.08</td><td>0.08</td><td>0.08</td></tr><tr><td>Contributory Provident fund</td><td>0.21</td><td>0.38</td><td>0.32</td></tr><tr><td>Contribution to HBA – FBF</td><td>0.02</td><td>0.02</td><td>0.01</td></tr><tr><td>Contribution to Gratuity Fund</td><td>3.61</td><td>10.12</td><td>15.03</td></tr><tr><td>Unserviceable stores</td><td>0.56</td><td></td><td>0.92</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>62.75</td><td>106.99</td><td>113.32</td></tr></table>	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Refund of revenue	0.01	0.09	-	Pension payment	58.20	96.24	96.90	Employee Welfare Fund	0.06	0.06	0.06	Family Security fund	0.08	0.08	0.08	Contributory Provident fund	0.21	0.38	0.32	Contribution to HBA – FBF	0.02	0.02	0.01	Contribution to Gratuity Fund	3.61	10.12	15.03	Unserviceable stores	0.56		0.92	TOTAL	62.75	106.99	113.32
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12																																							
Refund of revenue	0.01	0.09	-																																							
Pension payment	58.20	96.24	96.90																																							
Employee Welfare Fund	0.06	0.06	0.06																																							
Family Security fund	0.08	0.08	0.08																																							
Contributory Provident fund	0.21	0.38	0.32																																							
Contribution to HBA – FBF	0.02	0.02	0.01																																							
Contribution to Gratuity Fund	3.61	10.12	15.03																																							
Unserviceable stores	0.56		0.92																																							
TOTAL	62.75	106.99	113.32																																							
20.	As already stated, the tariff guidelines envisage that the revenue share receipts should be first utilized to meet the cost of surplus labour and utilization of at least 50% revenue share within five years period to meet the capital expenditure of the port for infrastructure and modernization. The port to inform whether it has maintained a separate Escrow Account as stipulated in clause 2.8.3 of the tariff guidelines. The port is also requested to state the existence of surplus labour, if any, and the cost of surplus manpower in the backdrop of IGTPPL shifting its operations to ICTT.	Since there is no excess manpower in the Port, no separate Escrow A/c. is being maintained by the Port and the total revenue share received from M/s.IGTPPL is used for investment in capital assets.																																								
21.	The cost position reported in the statement pertaining to F C Periyar gives rise to a presumption that the floating crane is underutilized. COPT to furnish the capacity and utilization details of it for the last three years and the utilization plan for the next three years. The point at issue to be looked into is why other services should subsidize the underutilized equipment.	The Floating Crane Periyar was purchased in 1966 and since the life time is 25 years, it has already exceeded its life time by the year 1991. As it is an old and nearly obsolete asset, it is usually used for only Port purposes. It is hired out to private parties only in the case of emergencies and only when there is a demand for its usage.																																								
VI.	CAPITAL EMPLOYED:																																									
1.	COPT to confirm that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in BE/RE 2011-12 and sanction of the Government, wherever necessary, is obtained in this regard. Also to confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2012-13 to 2014-15 is in line with five year plan envisaged by the Port.	It is confirmed that the additions proposed to the gross block of assets are in accordance with the planned expenditure stated in BE / RE 2011-12 and sanction of the Government, wherever necessary is obtained. It is also confirmed that capital outlay in form of additions to the gross block of assets proposed for 2012-13 to 2014-15 is in line with the five year plan envisaged by the Port.																																								
2.	COPT to confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block. It is to be noted that the work in progress should be excluded.	It is confirmed that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the net block. The work in progress is also excluded.																																								
3.	As per the details furnished in Form 4-A projects aggregating ₹66.84 crores and ₹4.20 crores are to be added to the Gross Block during 2011-12 and 2014-15 respectively. Since the F.Y. 2011-12 is already over,	The cost statements have been updated with the actual additions to the gross block in the year 2011-12 with corresponding changes.																																								

	the cost statement to be updated with the actual additions to the gross block in the year 2011-12 with corresponding changes, if necessary, in the projections for the subsequent years.	
4.	The COPT has only stated that the proposed capital investments are for handling additional and new bulk cargoes. As prescribed in the Form, the details such as nature and purpose of the investments, year of commissioning, cost of investment, capacity addition expected and the impact of additional investment on (i) reduction in unit operating cost, (ii) additional traffic and (iii) improvement in operational efficiency to be provided.	The addition is mainly the expenses incurred for the replacement / revamping of the old assets. Hence there is no addition to traffic or reduction in operating cost or improvement in operational efficiency.
5.	The purchase v/s hire decision, if any, taken before going in for the investments to be informed.	No such decision was needed to be taken before going in for the investments.
6.	Details of project/feasibility reports relied upon for taking the investment decisions referred to at sub-para 3 above along with the summary of the recommendations contained in those reports to be furnished for perusal. Also state whether these proposed additions will have the effect of addition to the traffic, reduction in unit cost and improvement in operational efficiency vide clause 2.6.3 of the tariff guidelines. Further, the scheme wise details of the projects to be furnished in the following format:	The assets due to be commissioned and capitalized only during the year 2014-15. The preliminary works relating to the procurement of the assets will be starting only by the year 2013-14.
7.	With reference to the estimated expenditure on fixed assets, COPT to furnish documentary evidence in respect of the capital value of various assets already commissioned. Similarly, documentary evidence indicating the value of works along with action taken to procure other assets to be added subsequently to be furnished.	The assets due to be commissioned and capitalized only during the year 2014-15. Hence at present no documentary evidences are readily available for submission to TAMP.
8.	COPT to confirm that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalized in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year.	It is confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years has been capitalized in the books of assets.
9.	Port to certify that the actuals for the years 2009-10 to 2011-12 do not include the assets handed over to IGTPL for its operation.	It is confirmed and certified that the actual for the years 2009-10 to 2011-12 do not include the assets handed over to IGTPL for its operations.
10.	COPT to furnish details of assets taken over by COPT when the RGCT operations reverted and the treatment of such assets in the capital employed estimates.	CoPT had taken over 2 Gantry cranes when the RGCT operations were reverted and the same has been disposed off in April 2012 for a total amount of ₹4.26 crs.
11.	The accounting treatment and the treatment given in the cost statement with reference to assets handed over to IGTPL for its operations at Vallarpadam to be indicated.	No assets except land have been handed over to M/s.IGTPL for its operations at Vallarpadam.
12.	Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines requires depreciation to be calculated on straight-line method following the life norms adopted as per the Companies Act. The depreciation on assets is calculated by the port on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping. The advice rendered by the Authority twice in this respect, once during the tariff revision in January 2007 and again in the last tariff revision in February 2010 was not adhered by COPT. The port is once again reminded to comply, in the present tariff review / revision proposal, with the tariff guidelines for computing the depreciation.	The depreciation computed as per the Companies Act will be higher than that of the depreciation computed on straight line method based on life norms prescribed by the Ministry of Shipping. Since the Port is incurring deficit even with the lower depreciation computed on straight line method, the same is considered in the cost statements also.
13.	Since the Ministry of Shipping has sanctioned substantial fund through non-refundable grant-in-aid to	It is confirmed that Port has not claimed any return on the non-refundable grant-in-aid

	meet the capital dredging expenditure for ICTT project, return on such part of investment is not permissible. The COPT to confirm that it has not claimed any return on that part of the capital dredging cost which is funded by the Government.	sanctioned by the MoS to meet the capital dredging expenditure for ICTT project.								
14.	The capacity utilization with reference to the design capacity furnished by COPT works to 51.80%, 47.23%, 49.30%, 50.85%, 46.41% and 47.53% respectively during 2009-10 to 2014-15. The port to restrict its claim on return to the extent of the capacity utilization as per clause 2.9.10 of the tariff guidelines.	The Port is incurring huge deficit in the entire main as well as sub activities even before loading of the Return on Investment of 16%. Also even though a 16% ROCE is considered in the cost statements, Port is not seeking any hike in the tariffs.								
15.	This Authority vide para 12 (xii) (b) of the Order dated 23 February 2010 had urged the COPT to take effective steps to curb expenditure, and to improve asset utilization, especially with the vast estate under its jurisdiction which could be commercially exploited to full extent. The action taken in this direction to be explained.	Port has implemented severe austerity measures like freezing the VDA, leave salary, LTC, House Building Advance etc. for the next two years w.e.f. 1 st January 2012. Also steps are being taken for utilizing the vast Port land by tendering and allotment of land.								
16.	As per Clause 3.8 (C) (b) of the License Agreement entered with the IGTPPL, the COPT is required to undertake capital and maintenance dredging of the common user approach channel and basins in front of berths as required for 14.5 mtrs. draft vessel. With reference to the capital dredging for ICTT project of the IGTPPL as per the LA terms, the following points need to be clarified:									
	(i). Indicate the actual amount of capital expenditure incurred year-wise towards deepening of channels/ berth.	Details of capital expenditure incurred for deepening of the channels / berth is as follows:- (₹ in crores)								
		<table><tr><th>Year</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Capital Dredging Cost</td><td>79.28</td><td>153.18</td><td>34.33</td></tr></table>	Year	2009-10	2010-11	2011-12	Capital Dredging Cost	79.28	153.18	34.33
Year	2009-10	2010-11	2011-12							
Capital Dredging Cost	79.28	153.18	34.33							
	(ii). Since the investment on capital dredging is mainly for the container terminal at Vallarpadam, COPT to clarify whether the financial burden has been limited to the berths at Vallarpadam or it has been proposed to pass on to all vessels even those who may not be using Vallarpadam facilities.	The total capital dredging cost for the ICTT project at Vallarpadam is met from the grant-in-aid received from Government of India and the amount is not considered as capital employed in the cost statements for the purpose of depreciation and ROCE.								
	(iii). Clause 2.8.3 of the tariff guidelines requires the major ports to utilize the funds available in the escrow account (which is created from the receipt of revenue share from private operator) for the purpose of creation/modernization of port infrastructure facilities within the stipulated time period. In this context, COPT to explain why expenditure on capital dredging can not be funded from the Escrow account in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.	The net royalty received from M/s.IGTPPL for the period from 2005-06 to 2011-12 is only ₹127 crores which has been utilized for meeting capital expenditures during the period. Since no separate Escrow Account has been maintained as well the Port is facing severe financial crunch over the years, it was a necessity to get grant-in-aid support from Government for the implementation of the ICTT project at Vallarpadam.								
	(iv). The details of the escrow account opened by COPT in this respect to be informed.									
17.	COPT to indicate whether the LNG/ LPG terminal at Puthuvyppeen with an initial capacity of 2.5 million tonnes per annum has been commissioned. COPT to also clarify whether the cost statement takes into consideration additional vessel/ cargo traffic and additional income thereon with reference to this project. Annual revenue share receivable from the LPG/ LNG terminal and the treatment given in the cost statement to be indicated.	LNG Project will be commissioned only by the middle of the year 2012-13. Also due to the non-availability of sufficient data / information relating to the vessel & cargo traffic and revenue generation at LNG, the same has not been considered in the cost statements.								
18.	COPT to indicate the addition to the existing capacity and the additional traffic estimated to be generated due to the replacement of some of the equipment while reconstructing the North Cargo Berth and Mattancherry	Only the berths were revamped and no equipment was replaced or capacity addition was made on the reconstruction of NCB and Mattancherry Wharf.								

	wharf.	
19.	COPT to furnish details of assets classified as business assets, business related assets and social obligation assets for the years 2009-10 to 2014-15. It is seen that COPT has not listed any social obligation assets. The port to confirm this position. The basis on which the assets have been classified as business assets and business related assets to be explained. Also, clarify the basis on which some of the social obligation assets are treated as business related assets and confirm whether such categorization is in line with Clause 2.9.8. of the tariff guidelines.	Out of the total gross assets of ₹539.22 crores for the year 2011-12, only 3.52 crores i.e. less than 1% of the total belongs to business related assets which included old buildings, quarters etc.
20.	The basis of apportionment of capital employed between various main activities and sub-activities to be explained. List of assets (category-wise) identified with each activity/ sub-activity also to be furnished in support of the apportionment indicated.	In the new ERP computer system, all the capital assets are directly linked with the cost centers of the main as well the sub activities. Hence there is no apportionment of capital employed among the various main and sub activities.
21.	The COPT to furnish capital employed statements for the main activities and sub-activities as per Form 5 A (ii) & (iv), 5 B (ii) & (iv) and 5 D (ii) & (iv) of the formats prescribed by this Authority.	
22.	As stated earlier, Clause 2.8.3. of the tariff guidelines stipulate that 50% of royalty/ revenue share receivable by the landlord port from the private operators after meeting the cost of surplus labour is to be transferred to escrow account and should be utilized for creation/ modernization of port infrastructure facilities within a period of five years. The details furnished by the COPT in Form 4A and Form 9 do not show any investment funded or proposed to be funded from the escrow account. Although a copy of Form 9 is attached to the proposal, COPT has not filled in any details therein.	Form No.9 has been updated.
VII.	WORKING CAPITAL:	
	The working capital considered by COPT for all the years under consideration is on the negative since the current liabilities on all these years exceed the working capital arrived at by the port. While arriving at the capital employed for these years the Port has reduced the Net Block by the negative working capital. COPT is advised to rework the Form 4A treating the working capital as nil.	Since Port is not seeking any hike in tariff rates and that the since the CACP Auditors have also considered the effect of negative working capital for the computation of capital employed, the Port has retained the same method for the computation of capital employed in the cost statements.
VIII.	MISCELLANEOUS:	
1.	At the last tariff Order of February 2010 although the pilotage fee and pull back operations for SBM operations were revised, the port was also advised to come with a well analyzed proposal at its next tariff review addressing the several gaps as listed in para 12 (xii) (f) (iii) of the February 2010 Order. COPT's present tariff proposal, however, has not addressed to this direction of the Authority. COPT to explain.	A detailed statement showing the income (pilotage & pull back) and expenditure at SPM is furnished. The Port is continuously exploring various means to fully utilize the idle capacity of the hired tugs.
2.	The IGTPPL had claimed that berth hire charges should form part of its tariff for the ICTT operations since the berth is constructed by IGTPPL. The COPT, however, had contested this claim quoting clauses 4.1. (a) and (b) of the License Agreement. The Authority in an earlier Order had advised both COPT and IGTPPL to resolve the issues between themselves in the manner provided in the license agreement. Although the berth hire for ICTT operations is prescribed by the Authority in the Scale of Rates of the COPT, it has been clarified that if the dispute between the port and the IGTPPL in this regard is	As per the relevant clauses (4.1.(b)) in the License Agreement, Port is collecting the Berth Hire charges since the approach channel and berth basin are being dredged and the maintained by the Port. At present there is no dispute relating to the issue.

	resolved and it is established that the berth hire charges is to be collected by the operator, then suitable modifications will be done in the Scale of Rates of both the IGTPPL and the COPT. The COPT to update the Authority with the developments in this respect.										
3.	During the revision of tariff in January 2007, COPT was advised to take adequate insurance cover and include the insurance cost in the tariff fixation and propose suitable modification in the existing provision for claiming damage to port properties. Since the port did not adhere to this suggestion, stating that the insurance cover is taken for some specific assets only, the existing provision was allowed to continue in the tariff Order of 2010 with an advice to the port to examine this issue in depth and take necessary steps at the earliest. It appears from the present proposal that no positive steps in this direction have been taken by COPT till date. Port to explain.	Port is strictly adhering to the advice of the Authority as insurances are taken for the major assets and claims, if any as and when arises are adjusted.									
4.	At the time of rate revision carried out in 2010 COPT had proposed to modify the frequency of levy of port dues in respect of coastal vessel from existing unit of levy of once in 30 days to per entry basis. COPT, however, had not made any corresponding adjustment in the unit rate. Recognizing that the share of coastal vessels in the total vessels is almost 50%, it was not found appropriate to modify the frequency of levy of port dues for coastal vessel without analyzing the revenue impact thereof on the users. COPT was, however, advised vide para 12 (xxi) of the Order dated 23 February 2010 to propose suitable change in the frequency of levy of port dues for coastal vessel with corresponding adjustments in base rate. It appears that no steps in this direction have been taken by the port even in the present tariff review. Port to clarify.	Port is already providing a concession of 40% in VRC rates to coastal vessels when compared to VRC rates of foreign vessels. Since the efforts taken and the costs incurred by the Port is same for each and every entry of any vessel, whether it is foreign or coastal, Port proposes the same rate for Port Dues for Coastal Vessels, in case the frequency is changed to 'per entry' so that the rate is standardized and all the coastal vessels irrespective of the number of visit by the vessels will pay the same rate. It is also mentioned here the current frequency of payment of "once in 30 days" for coastal vessel is an extra benefit enjoyed by a coastal vessel which has multiple entry during a month over a coastal vessel which calls at the Port only once in 30 days.									
5.	The COPT has been advised vide para 12 (xxiv) of the Order dated 23 February 2010 to prescribe the shifting charge from one berth to other or from berth to any other point based on the cost of services rendered at the time of formulating its next tariff proposal. As per the draft SOR submitted presently the shifting charge continues to be linked to the pilotage fee. Port to clarify.	The shifting activity is as similar as that of Pilotage activity, the man power, no. of tugs & launches, time etc. required are as same as for Pilotage activity. Hence, considering the lesser distance and effort between the berth to berth shifting and the fact that it is not possible to accurately compute the cost of shifting, the shifting rate is fixed as 25% of proposed pilotage fee.									
IX.	SCALE OF RATES:										
1.	In the draft Scale of Rates, COPT has proposed many changes as detailed in Para 11 of its proposal dated 30 September 2011. COPT is requested to furnish a comparative statement of the existing and the proposed provisions with explanation for the changes proposed. The additional revenue likely to accrue from such amendments for the years 2012-13 to 2014-15 to be informed along with requisite working sheets.	<p>The details are furnished below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>No.</th><th>As detailed in Para 11</th><th>Remarks</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i</td><td>Inclusion of competitive Vessel Related Charges for mainline container vessel calling at ICTT Berth, Vallarpadam.</td><td>The VRC rates for mainline vessels excluded from proposed SoR as per CoPT's D.O. letter no. D.O./ FD/Costing /Proposal for revision of SOR-2011/ 2012 dated 20.1.2012.</td></tr> <tr> <td>ii</td><td>Hire charges for GHD Nehru Shatabdi has been increased to ₹46,000 per hour from the existing rate of ₹35,843 per hour due to the increasing in operating cost, periodical R&M cost</td><td>The hire charges for GHD Nehru Shatabdi Excluded from the proposed SoR as per CoPT's D.O. letter dated 12th October 2011.</td></tr> </tbody> </table>	No.	As detailed in Para 11	Remarks	i	Inclusion of competitive Vessel Related Charges for mainline container vessel calling at ICTT Berth, Vallarpadam.	The VRC rates for mainline vessels excluded from proposed SoR as per CoPT's D.O. letter no. D.O./ FD/Costing /Proposal for revision of SOR-2011/ 2012 dated 20.1.2012.	ii	Hire charges for GHD Nehru Shatabdi has been increased to ₹46,000 per hour from the existing rate of ₹35,843 per hour due to the increasing in operating cost, periodical R&M cost	The hire charges for GHD Nehru Shatabdi Excluded from the proposed SoR as per CoPT's D.O. letter dated 12 th October 2011.
No.	As detailed in Para 11	Remarks									
i	Inclusion of competitive Vessel Related Charges for mainline container vessel calling at ICTT Berth, Vallarpadam.	The VRC rates for mainline vessels excluded from proposed SoR as per CoPT's D.O. letter no. D.O./ FD/Costing /Proposal for revision of SOR-2011/ 2012 dated 20.1.2012.									
ii	Hire charges for GHD Nehru Shatabdi has been increased to ₹46,000 per hour from the existing rate of ₹35,843 per hour due to the increasing in operating cost, periodical R&M cost	The hire charges for GHD Nehru Shatabdi Excluded from the proposed SoR as per CoPT's D.O. letter dated 12 th October 2011.									

			and dry docking expenses.	
		iii	Berth hire charges has been changed to single slab from the existing three slabs as per Clause No.6.10 of TAMP guidelines. Clubbing / re-grouping of berths of similar facilities and services have been done.	The revenue likely to accrue for the years 2012-13 to 2014-15 cannot be accurately computed.
		iv	Proposal for inclusion of security charges of ₹1,00,000 for 24 hours for international cruise vessel and foreign naval vessels.	Around 40 vessels called at Port during 2012-13. Considering the same, the revenue likely to accrue is ₹40,00,000/- per annum (40 vessels x ₹1,00,000 per vessel per day).
2.	This Authority vide Corrigendum dated 3 September 2010, deleted the note under General terms & conditions relating to rounding off the bill amount to next higher rupee in view of the difficulty expressed by the Port in implementing this condition in its software. The COPT in its proposed SOR has reinstated this provision. COPT to clarify.	The condition has been deleted in the revised proposal.		
3.	COPT in its letter dated 30 September 2011 had proposed special vessel related charges for mainline vessels visiting ICTT berth at Vallarpadam. By letter dated 20 January 2012 COPT has requested TAMP to withdraw the said proposal. The port has also stated that in this respect it has declared a special rate as early as in July 2010 based on the then prevailing rate at Colombo Port. In this connection COPT to furnish a copy of the order issued in July 2010 declaring the special rates. The revenue earned from July 2010 till date as per rates in vogue and as per special rates in this respect may also be furnished.	Copy of the Order issued in July 2010 is furnished.		
4.	COPT in its letter dated 30 September 2011 had proposed hike in hire charges for GHD Nehru Shatabdi from ₹35,843/- to ₹46,000/- per hour to cover the increasing operating cost, R&M cost and dry docking expenses. By letter dated 12 October 2011, however, COPT has requested TAMP to withdraw the said proposal stating that it has to engage the dredger for its own purpose throughout the year and there will not be any capacity to hire it out to other agencies. Since the dredger may be no longer available for hiring, as reported by the port, the port to also consider deletion of the relevant section from its SOR.	The hire charges for GHD Nehru Shatabdi have been deleted from the proposed SoR.		
5.	(a). In the existing SOR, the berths have been grouped as under for the purpose of levy of Berth hire charges:- (i). General Cargo berths Q-1 to Q-6 (ii). Container Berths Q-7, Q-8 and Q-9 (iii). Oil berths Cochin Oil Terminal, North Tanker Berth, South Tanker Berth and (iv). North and South Coal Berths Apart from the above, Fertilizer berth, Q10 and New BTP berth have been included under the schedule of berth hire charges for other vessels / floating crafts. In the proposed SOR, the COPT has regrouped the berths as under:-	Earlier shore cranes were available at the general cargo berths i.e. Q1 to Q6 and containers were handled at the container berth i.e. Q 7 to Q9. Now all the shore cranes in the general cargo berths have been dismantled as well as the container berths have been reverted back to the Port on the migration of M/s.IGTPL to Vallarpadam. Hence all the berths i.e. from Q1 to Q 9 has been grouped together and a single berth hire rate is proposed. In the existing SoR, Q10 and BTP was having the same berth hire charge. (Item no. 2.3.3.1). Since the BTP Berth and the NCB have been renovated incurring heavy expenditure, they		

	<p>(i). Q1 to Q9 (ii). COT, NTB, STB & SCB (iii). Q10, BTP & NCB (iv). Container berth at ICTT</p> <p>The rationale of and the basis on which the regrouping of the berths have been carried out to be elaborated. The additional revenue, if any that will be generated per year due to this regrouping to be informed. Two new Berths, Q10 and BTP have been added. Details thereof including the existing rates for their use to be informed.</p>	have been grouped together and a single rate is proposed. Container berth at ICTT is a new berth, hence a separate rate has been proposed for the same.																												
	<p>(b). The above mentioned regrouping will result in levy of higher or lower berth hire charges as per the proposal of the port. On the regrouping it is pointed out that as per clause 6.5.1 of the tariff guidelines the berth hire charges should be prescribed by grouping berths having comparable services with rebate for major components of services/ facilities not provided. Port to confirm that the regrouping of berths proposed by COPT is in line with the above guideline provision.</p>	It is confirmed that the regrouping of berths proposed by the Port is in line with the TAMP guidelines.																												
6.	<p>COPT has proposed to change the berth hire charges to single slab from the existing three slabs. It is observed that the vessels having GRT up to 15000 and visiting general cargo berths Q1 to Q6 will pay less by 28.00% as per the new rates proposed by the port. Vessels having GRT up to 15000 and visiting general cargo berths Q7 to Q9, Oil Terminal berths, North Tanker berth and South Tanker berth will pay less by 23.69%. Vessels having GRT up to 15000 and visiting South Coal berth will pay less by 3.52% whereas similar vessels visiting North Coal berth will have to pay more by 35.90%. Similar differences are also observed in respect of vessels having GRT more than 15000. Reasons for proposing the highest rate for berths BTP, Q10 and North Coal berth has not been explained. COPT is requested to analyze the revenue impact on all the vessels visiting the various berths based on the GRT of the vessels that have called at different berths during the last three years and propose a single slab rate wherein revenue neutralization is achieved and no particular segment is forced to pay more. An analysis in this regard to be furnished with workings.</p>	In the existing SoR, Q10 and BTP was having the same berth hire charge. (Item no. 2.3.3.1). Since the BTP Berth and the NCB have been renovated incurring heavy expenditure, they have been grouped together and a single rate is proposed.																												
7.	<p>As per the existing SoR, the berth hire charge for inland water barges is prescribed separately at ₹0.07097 per GRT per hour. In the proposed SOR, the port has included this item under the heading "berth hire charges for other vessels/floating crafts" and also increased the rate to ₹0.1807 per GRT per hour. The increase works out to more than 150%. The COPT to justify such a steep increase proposed in this tariff item along with estimated additional revenue implications in this regard for the years 2012-13 to 2014-15.</p>	The Port has received only very meager revenue from inland waterways barges during the previous years even though berth hire charges were fixed for the same in the existing SoR. Since no lash barges are calling at Cochin and also because the rate for Inland Waterways Barges was unacceptably low, the rates were unified for both Lash Barges and Inland Waterways Barges.																												
8.	<p>COPT has proposed to delete the following cargo items from the wharfage schedule stating that they are not handled in the Port during the last so many years:-</p> <p>(i). Animals, birds & reptiles. (ii). Asbestos (iii). Coir & coir products, jute & jute products and (iv). Cotton and cotton waste</p>	<p>The quantity of cargo handled during the years 2009-10 & 2010-11 is furnished below:</p> <table><tr><th colspan="4">(Qty in tonnes)</th></tr><tr><th>No.</th><th>Cargo Description</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th></tr><tr><td>1</td><td>Animals , Birds & Reptiles</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>2</td><td>Asbestos</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>3</td><td>Coir & Coir Products</td><td>176000</td><td>134000</td></tr><tr><td>4</td><td>Jute & Jute Products</td><td>-</td><td>8000</td></tr><tr><td>5</td><td>Cotton & Cotton Waste</td><td>33000</td><td>40000</td></tr></table>	(Qty in tonnes)				No.	Cargo Description	2009-10	2010-11	1	Animals , Birds & Reptiles	-	-	2	Asbestos	-	-	3	Coir & Coir Products	176000	134000	4	Jute & Jute Products	-	8000	5	Cotton & Cotton Waste	33000	40000
(Qty in tonnes)																														
No.	Cargo Description	2009-10	2010-11																											
1	Animals , Birds & Reptiles	-	-																											
2	Asbestos	-	-																											
3	Coir & Coir Products	176000	134000																											
4	Jute & Jute Products	-	8000																											
5	Cotton & Cotton Waste	33000	40000																											

	Perusal of the Administration Report of the Port of 2009-10 shows that Cotton and cotton waste have been handled through out the last decade including 2009-10. COPT to revisit its proposal.	<table><tr><td>6</td><td>Cashew</td><td>341000</td><td>384000</td></tr><tr><td>7</td><td>Fruits</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>8</td><td>Sand, stones, Granite, Marble</td><td>22000</td><td>-</td></tr></table>	6	Cashew	341000	384000	7	Fruits	-	-	8	Sand, stones, Granite, Marble	22000	-
6	Cashew	341000	384000											
7	Fruits	-	-											
8	Sand, stones, Granite, Marble	22000	-											
9.	<p>In the wharfage schedule prescribed in the existing SOR, the port has proposed to re-group the following cargoes:-</p> <p>(i). Cashew, nuts & fruits (ii). Construction & building materials (iii). Clubbing of sand, stone, granite & marble</p> <p>The reasons for this regrouping to be furnished. The revenue impact thereon per year for 2012-13 to 2014-15 may be brought out with working sheets.</p>	<p>From the above statement it is clear that the Port has not handled any of these cargoes - Animals, Birds & Reptiles, Asbestos, Fruits etc - during the past years. Hence the same has been deleted from the SoR proposal.</p> <p>It is also mentioned here that cargoes like cashew, jute, cotton, building materials etc are handled in containers where the wharfage is applicable on box basis which is being handled and charges collected by M/s.IGTPL as approved by TAMP. With regard to clubbing of Sand, Stones, Granite, and Marble together, it can be seen from the table that the quantity of the items are very meager. Hence the items were grouped under 'Construction and building materials' and a uniform rate was fixed.</p>												
10.	COPT has proposed to increase the wharfage rate for defence cargo from ₹130.55 per MT and ₹217.55 per MT for coastal and foreign cargo respectively to ₹180/- per MT to ₹300 per MT for coastal and foreign respectively. The increase is stated to be towards providing additional security and safety measures. The increase proposed by COPT in this regard needs to be justified with details of additional security and safety measures to be provided to such cargo interest with cost details. The additional income estimated to be realised in this regard during the year 2012-13 to 2014-15 to be furnished.	The quantity of defense cargo handled during the year 2009-10, 2010-11 and 2011-12 is about 1000 tons, 2000 respectively. Even though the cargo handled is insignificant in terms of volume, Cochin Port accords priority in berthing and handling of such cargo with notified berth and enhanced security. A separate area has to be earmarked for the handling of the defense cargo and also separate security and safety measures like, fire fighting, round the clock security, special lighting etc. need to be provided for the same and hence a higher wharfage rate is proposed. Also it is not possible to correctly estimate the additional income estimated to be realized due to this hike.												
11.	<p>(a). The existing SOR of COPT prescribes charges for storage of cargo at transit sheds and warehouses on licence basis. The unit of levy is prescribed as 'per week per sq. m.' The COPT has proposed to amend the existing storage charges at transit sheds and warehouses by reducing the rates as well as modifying the slabs. Since the revision of licence fee for allotment of land on licence basis is governed by the Land Policy guidelines announced by the Government on 13 January 2011, the COPT to come up with a separate proposal for revision of the same following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines.</p> <p>(b). The Port has proposed modifications in the notes prescribed under Storage charges at transit sheds and warehouses. COPT to furnish the necessity of such modifications with justification.</p>	The fixing of charges for storage of cargo at transit sheds and warehouses on licence basis is in lieu of demurrage and therefore was proposed in progressive slabs to discourage storage for longer durations. The allotment being an alternative to storage on demurrage basis may be considered outside the purview of the Land Policy Guidelines. However in view of the experience during the past two years, the slabs are proposed to be made flatter and the rates reduced. This is especially in view of the fact that the cargo which avails storage inside the wharf at Cochin Port today is finished fertilisers imported by PSUs meant for the farming sector.												
12.	Port has proposed to delete the rates in the existing SOR for use of (i) wharf electric crane other than during the course of import / export operation and (ii) the charges for using the port's grabs fitted to the shore cranes. The reasons for deleting the rates to be furnished along with the revenue earned during the last three years from this service. The loss in revenue, if any, during 2012-13 to 2014-15 due to the proposed deletion of these sections from the SOR to be quantified.	The wharf cranes have been dismantled and at present there are no wharf cranes in any of the wharves. Hence the rates were deleted.												

13.	The COPT has proposed to include a new tariff item under Ground Rent on containers for containers availing storage for future clearance from the Port and containers grounded for examination. The existing schedule of Ground rent prescribes rates for various types of containers, viz. Empty, loaded, hazardous, transshipment, etc. The necessity of introducing one more tariff item under this schedule to be explained with additional income estimated to be realised during the year 2012-13 to 2014-15.	The proposal is exclusively for containers from / to ICTT arriving at Willingdon Island for on – wheel examination and clearance at the preprocessing facility at the Q 7 back yard. Such containers sometimes will have to be grounded for detailed examination or for delivery at a future date. Since such containers are a new item coming to Willingdon Island for a specialized service from the ICTT separate tariff schedule is proposed.
14.	The proposal to increase the charge from ₹490/- per hour to ₹3000/- per hour for use of the fire tender needs justification with cost details. The additional revenue expected to be generated from the proposed rate during 2012-13 to 2014-15 to be furnished. COPT to also submit a working sheet justifying the new rate proposed.	The Fire tender is maintained basically for port purposes only. In some emergency situations, it is also hired out. The hiring rate is fixed based on incremental cost incurred like employee cost, fuel cost, water / foam cost. maintenance of the equipment etc.
15.	Charges for taking photographs or shooting films in the port premises have been proposed to be increased by 100%. The yearly impact thereon on the revenue during 2012-13 to 2014-15 to be informed with workings.	Higher rates have been fixed for taking photographs / film shooting to prompt the users to give care and attention to the surroundings and to prevent them from destroying any of the port properties and disturbing the normal peace. Also Port has to incur costs to clear / clean the port area where the shooting has been done.
16.	The Port has proposed to rationalize the existing Toll charges for vehicles by including the rates for one month duration and deleting the rate for 9 months. It has also proposed increase in the toll charges for Tourist vehicles, Lorries including tankers and two wheelers. The rationale behind increasing the rates for selective type of vehicles to be furnished. The revenue impact per year on the proposed increase to be quantified for the years 2012-13 to 2014-15 and furnished.	The Port roads are upgraded incurring huge investment and maintained by the Port and general upkeep of the roads is the responsibility of the Port. The rates have been standardized for all the vehicles. Also the rates have been fixed considering the costs incurred for road maintenance, toll office staff salary, toll office maintenance etc.
17.	COPT has proposed introduction of way leave charges for telephone cables at ₹5000 per kilometer or part thereof per annum. In this context attention is drawn to the TAMP Order No.TAMP/11/2008-COPT dated 16 June 2010. At para 7(iv) ibid the port was directed to examine the points earlier raised by BSNL and the Bharati Airtel Limited and then submit a separate proposal, if found necessary. However, the port has simply proposed to include the rate for this tariff item in the proposed SOR without addressing the points raised in the Order dated 16 June 2010. COPT to clarify.	The Port is a “local authority” and hence reserves the right to give permission subject to reasonable conditions. The telephone lines are going through the Port lands which are owned and maintained by the Port. It is also mentioned here that a large number of private offices are working inside the Port land and M/s.BSNL & Bharti Airtel Limited are doing commercial business earning revenue from their operations and they are not extending any consideration or concessions to the Port. Hence, Port should have the legitimate right to get return from the services provided through its land.
18.	Port has proposed to levy penalty charges for dumping/ disposal of waste material in any kind by any person/ agent in Port area at the rate of ₹10000 per vehicle for the first time and at ₹50000/- for each repetition. The necessity for introduction of such a levy needs to be explained. How the port would implement such a penal levy in a transparent manner need to be explained. If additional man power deployment is contemplated the details thereof to be furnished. The additional revenue expected to be generated from the proposed levy during 2012-13 to 2014-15 to be furnished. Also submit a working sheet justifying the rates proposed.	Port is a restricted area and is a place where many residential houses, offices, schools etc. are situated. There have been instances of sewage / other kinds of waste being dumped in the Port areas. Hence the charges are levied as a penalty to discourage and stop such dumping and it is not considered as a source of revenue. Hence it is not possible to forecast the revenue estimated to generate on account of this charges.
19.	A new tariff item under Estate Rentals under the	The commercial lease rent at the Vallarpadam

	heading 'Way leave charges for oil pipe lines in the SEZ area' has been proposed at ₹414/- per square meter per annum for the area occupied by pipelines. Since fixation of way leave charges is governed by the Land Policy guidelines, the COPT to submit a separate proposal in this regard.	and Puthuvyppeen SEZ area is more than the lease rent at non SEZ area at both the places around 15%. Hence the way leave charges for laying oil pipelines at SEZ area have been proposed at 15% hike from the way leave charges for laying oil pipelines at Port land (i.e. ₹414/- (15 % hike over ₹360/-).
20.	The note prescribed under way leave charges in the proposed SOR is found to be varying with the note prescribed by this Authority in its Order dated 4 May 2010 relating to revision of estate rentals. COPT to clarify.	<p>The note prescribed by CoPT under WLC in the proposed SOR for calculating the area for arriving WLC is the one, which is being followed in this Port for the last six decades without objection from any user agencies viz. lessees. Port Trust is permitting to lay the pipelines as per petroleum rules in which a side clearance of 30 cm is mandatory for carrying out inspections, repairs, maintenance etc. between two adjacent pipe lines. The area thus left cannot be made use of for any other purpose or pipe lines cannot be laid without complying with the said requirements in future.</p> <p>More over, implementation of revision of SoR results in a revenue reduction to the tune of around ₹12.15 lakh (i.e. 40% less than that based on pre revised rate) per annum from 1st year onwards since the mode of calculation of area for calculating WLC is resulting in reducing the area considerably. In Cochin Port all pipelines are laid as underground along various roads as Tank Terminals and their loading/unloading jetties are located at different locations. i.e., in Cochin Port no Common User Manifold or Way Leave Corridor or Common User Corridor are existing as in JNPT where Common User Manifold and Way Leave Corridor facilities are available. Hence there is no justification / scope for adopting the same formula for Cochin Port Trust for area calculation for WLC in tune with JNPT's procedure.</p>

8. While responding to the queries raised by us vide its letter dated 16 June 2012, the COPT has revised its initial proposal of September 2011.

9.1. On a preliminary scrutiny of the revised tariff proposal and cost statements, it was found that information/ clarifications from the COPT were required on various issues. Accordingly, COPT was requested to furnish the requisite information vide our letter dated 16 July 2012. The COPT has submitted its reply on the queries vide its letter dated 21 August 2012. A summary of the queries raised by us to COPT and the corresponding replies furnished by the COPT is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
I.	GENERAL:	
1.	The last review of tariff in February 2010 was based on the projections for 2009-10 to 2011-12. In letter dated 16 April 2012 COPT was requested to update Form-7 with an analysis for the years 2009-10 to 2011-12 with reference to the projections relied upon at the time of deciding the prevailing tariff. For a like to like comparison with actuals for the years 2009-10 to 2011-12 COPT was advised that in the analysis of actuals vis-à-vis the estimates, the estimated income considered by the Authority in the last tariff Order is to be adjusted for	<p>The details of revenue impact of tariff increase approved in the last tariff Order dated 23 February 2010 (Para no.12(xii) (h) is furnished below:-</p> <p>(i). <u>Traffic and income from the cargo likely to be handled at the RGCT when the terminal is reverted to the Port</u></p> <p>The details of traffic handled and income generated from RGCT (Q7, 8 & 9) at W.Island for the period from 11 February 2011 to 30 June 2012 is furnished below:</p>

tariff increase granted in the said Order. COPT has not complied with this requirement in the Form-7 of the revised cost statements. It is relevant here to mention that as recorded in paragraph 12 (xii) (h) of Order dated 23 February 2010, the revenue impact of increase approved in some of the tariff items in the ibid order could not be quantified in the absence of details. The COPT is again requested to quantify the revenue impact of tariff increases approved in the last tariff Order and adjust the income estimates for the years 2009-10 to 2011-12.

Particulars	Vessel Related	Cargo Related
No. of Vessels	250	
Total GRT	3986857	
(₹ in crores)		
Port Dues	3.99	
Pilotage	10.92	
Berth Hire	3.87	
Shifting	0.13	
Wharfage		2.60
Ground Rent on containers		0.05
TOTAL	18.91	2.65

(ii). Reduction in employee cost possible on account of implementation of the revised manning scale

As per the last Bipartite Wage Negotiating Committee (BWNC) settlement, reduction of manning scale as decided by National Industrial Tribunal on 19 April 2006 was to be implemented, but was not able to implement due to the objections raised by the Unions.

Hence there is no reduction in employee cost due to the non-implementation of the revised manning scale.

(iii). Impact of cost control measures to be taken by the port during the next 3 years

Due to severe financial constraints being faced by the port over the years, port is taking extra care to implement only those projects which are essential for the day to day operations of the port. In the case of revenue expenditure, more than 95% of the same is uncontrollable cost like employee related cost and dredging cost. Still Port is taking sincere efforts to restrict the operating cost wherever possible and without affecting the day to day operations of the port like in the case of overtime payment. The details of overtime payment made during the years from 2009-10 to 2011-12 are given below:

(₹ in crores)

Year	Overtime
2007-08	5.04
2008-09	6.41
2009-10	3.47
2010-11	3.35
2011-12	4.34 *

* - due to wage revision effect

(iv). Financial impact of withdrawal of concession in the vessel related charges to mainline container vessels

It is mentioned here that Clause 4.2 of the License Agreement between COPT and IGTPL states the following:

"The Parties agree that, subject to Applicable Laws including approval of the competent authority, the Tariff are competitive vis-à-vis international container transshipment hubs and major competing

ports in the region. For this purpose, the Party shall prior to fixing / recommending the fixing of Tariff with regard to port charges / terminal charges, consult the other Party."

Accordingly the concessional vessel related charges on par with the rates at the Colombo Port was implemented to attract mainline container vessels to call at the Port. Also concessions were extended to foreign feeder container vessels for retaining the existing vessel traffic and for attracting new vessel traffic. Hence there is no financial impact to the Port.

(iv). The exact impact of rationalization in berth hire

Since the comparison of berth hire under the pre-revised six slabs and the revised three slabs is a time consuming process, a comparative statement showing the berth hire income earned and the reasons for the increase in berth hire income during 2009-10 to 2011-12 is furnished below:-

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12
Berth Hire (₹ in crores)	15.16	18.54	21.19
Vessels entered (No.)	1278	1256	1382
Size of vessels (GRT)	21239949	21454330	24238401
Berthing hours	81995	110710	165784
US S rate variations	From \$ 44.76 to \$ 50.50	From \$ 43.90 to \$ 47.49	From \$ 43.87 to \$ 55.42

(vi). Additional revenue due to revision of tariff introduced in Dry dock area

There revenue generated from Drydock operations for the years from 2009-10 to 2011-12 is furnished below:-

(₹ in lakhs)

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12
Dry Dock income	40.10	39.27	0.00 *

* since there was no spare capacity for outsourcing in the year 2011-12, no income was generated during the year 2011-12.

(vii). Increase allowed in wharfage rate for defense goods, separate wharfage for motor cycles, specific wharfage rates instead of advalorem etc.

The income generated out the standardization and simplification of the wharfage rates is meager.

(viii). Revenue implication on account of land to be allotted on license basis for transit storage

The revenue generated from allotment of land on license basis for the years from 2009-10 to 2011-12 is furnished below:-

(₹ in crores)

Particulars	2009-10	2010-11	2011-12
License within wharf	2.36	2.80	3.11

(ix). Nehru Shatabdi

Since there is no spare capacity for hiring purposes, Port is not in a position to hire out the

		<p>services of Nehru Shatabdi any more. It is used for Port purposes only. Hence Port has requested TAMP to withdraw the hiring rates from the Scale of Rates.</p> <p>(x). <u>Miscellaneous charges like issue of wharf entry pass, toll charges etc.</u> The income generated out the miscellaneous charges is only nominal and the details for the three years from 2009-10 to 2011-12 is furnished below:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crores)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Toll Charges</td><td>1.44</td><td>2.00</td><td>1.61</td></tr><tr><td>Wharf Entry Fee</td><td>0.10</td><td>0.34</td><td>0.44</td></tr></table> <p>The decrease in toll charges is due to the reduction in the number of heavy vehicles and offices due to the migration of the container operations from RGCT to ICTT Vallarpadam.</p> <p>From the above it can be seen that there is no considerable revenue impact to the Port on account of the above.</p>	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Toll Charges	1.44	2.00	1.61	Wharf Entry Fee	0.10	0.34	0.44																																								
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12																																																			
Toll Charges	1.44	2.00	1.61																																																			
Wharf Entry Fee	0.10	0.34	0.44																																																			
2.	<p>In our letter dated 16 April 2012 COPT was requested to furnish the details of the rebates/discounts granted during 2009-10 to 2011-12. In reply the Port has stated that it has given various concessions ranging from 20% to 60% in port dues, pilotage, berth hire, cruise vessels etc. COPT to quantify and furnish the revenue impact of year-wise rebates granted in absolute terms and in order to arrive at the actual income for the years 2009-10 to 2011-12 at the ceiling level of tariff approved by the Authority.</p>	<p>The financial impact of the various concessions granted is furnished below:-</p> <p style="text-align: right;">(₹ in crores)</p> <table><tr><th>Year</th><th>Income receivable at ceiling level</th><th>Income received at concessional rate</th><th>Revenue impact</th></tr><tr><td>2009-10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Mainline</td><td>3.42</td><td>1.14</td><td>2.28</td></tr><tr><td>Feeder</td><td>41.63</td><td>29.14</td><td>12.49</td></tr><tr><td>2010-11</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Mainline</td><td>8.06</td><td>3.22</td><td>4.83</td></tr><tr><td>Feeder</td><td>60.32</td><td>42.22</td><td>18.10</td></tr><tr><td>2011-12</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Mainline</td><td>12.49</td><td>1.78</td><td>10.71</td></tr><tr><td>Feeder</td><td>53.08</td><td>37.15</td><td>15.92</td></tr><tr><td>Cruise :</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>- Upto 30000 GRT</td><td>2.33</td><td>1.87</td><td>0.47</td></tr><tr><td>- Above 30000 GRT</td><td>16.09</td><td>11.26</td><td>4.83</td></tr></table>	Year	Income receivable at ceiling level	Income received at concessional rate	Revenue impact	2009-10				Mainline	3.42	1.14	2.28	Feeder	41.63	29.14	12.49	2010-11				Mainline	8.06	3.22	4.83	Feeder	60.32	42.22	18.10	2011-12				Mainline	12.49	1.78	10.71	Feeder	53.08	37.15	15.92	Cruise :				- Upto 30000 GRT	2.33	1.87	0.47	- Above 30000 GRT	16.09	11.26	4.83
Year	Income receivable at ceiling level	Income received at concessional rate	Revenue impact																																																			
2009-10																																																						
Mainline	3.42	1.14	2.28																																																			
Feeder	41.63	29.14	12.49																																																			
2010-11																																																						
Mainline	8.06	3.22	4.83																																																			
Feeder	60.32	42.22	18.10																																																			
2011-12																																																						
Mainline	12.49	1.78	10.71																																																			
Feeder	53.08	37.15	15.92																																																			
Cruise :																																																						
- Upto 30000 GRT	2.33	1.87	0.47																																																			
- Above 30000 GRT	16.09	11.26	4.83																																																			
3.	<p>COPT has stated that a part of the Q 7 back up area at RGCT is utilized as pre-processing facility to EXIM containers from / to ICTT. In a separate proposal filed by COPT for fixation of ad hoc rates for pre-processing facility, the COPT has stated that a cost based proposal would be filed along with the proposal for general revision of tariff. Now, COPT has stated that the nominal income earned by the Port from pre-processing facility to EXIM containers from / to ICTT operation at RGCT has been included under the head Cargo Handling & Storage Charges (Other Income). COPT to furnish a separate sub-activity cost statement for pre-processing facility giving details of income, cost and capital employed in order to justify the rates approved by the Authority vide Order dated 18 June 2012.</p>	<p>The pre-stage area was commissioned on 21.2.2011, the area available for prestage operation is 10,000 sqm. The pre-processing facility at the back-up area of Q7 berth consist of 4 activities :</p> <p>(i). On-wheel inspection and clearance of containers</p> <p>(ii). Storage of containers coming to the facility for subsequent clearance after detailed examination.</p> <p>(iii). Lift off and Lift on of containers availing storage.</p> <p>(iv). Reefer facility for containers till clearance for delivery or for export.</p> <p>The activity involves truck-entry processing, documentation, monitoring, accounting and billing of services. The income and expenditure statement for each activity for the year 2011-12 is furnished below:-</p> <p>I. Lift off and Lift on charges</p>																																																				

		<p>Income earned during 2011-12 - ₹ 57,65,012</p> <p><u>Expenditure</u> :</p> <p>Reach Stacker operation and maint. ₹1,50,00,000 (incl. employee cost, R & M, Fuel, stores etc)</p> <p>Depreciation (₹9940193 / 8 yrs) ₹12,45,524</p> <p>Total ₹1,62,45,524</p> <p>Deficit ₹1,04,80,512</p> <p>II. <u>Reefer</u></p> <p>Income earned during 2011-12 ₹17,41,097</p> <p>The expenditure incurred is mainly electricity charges and the salary and other employee related expenditure of the electrical operator of the Reefer points.</p> <p>III. <u>Ground Rent</u></p> <p>Income earned during 2011-12 ₹68,07,115</p> <p>The area is well maintained and the expenditure incurred is the cost incurred for the upkeep and maintenance of the storage area.</p>
4.	<p>Despite specific request, even in the latest Form-8, COPT has not furnished the details of activity wise manpower deployment and the costs thereof. It has only restated therein the total man power deployed and the total cost thereof. Further, the COPT has stated that there is no surplus manpower at the port. As recorded in paragraph 12 (vii) (g) of tariff Order dated 23 February 2010, the COPT anticipated that 318 employees will be surplus when the IGTPL shifts its operations to ICTT and accordingly estimated cost of surplus manpower at ₹1113 lakhs and ₹1312.5 lakhs for the years 2010-11 and 2011-12. Reportedly, the IGTPL shifted its operations to ICTT in February 2011. The details of manpower reverted to the port consequent to migration of container terminal operations by IGTPL to ICTT to be furnished. COPT to also clarify how the manpower cost relating to these employees are treated in the cost statements.</p>	<p>The activity-wise details of manpower are furnished in Form 8. There are direct employees which are directly associated with each activity / sub activity and indirect employees which are apportioned to various activities / sub activities. The number of employees reverted back to the Port in 31.03.2011 consequent to migration of Container Terminal operations to ICTT, Vallarpadam by IGTPL in 11.02.2011 is 302. It is stated that the manpower thus reverted back have been re-deployed in their parent departments as well as in other departments where there was shortage of manpower. Hence the employee cost of these employees has been included in the cost statements of the activities / sub activities in which they are deployed.</p>
5.	<p>Form-9 of the cost statement formats requires the port to furnish the details of accumulation / withdrawals from the Escrow Account to be created from the royalty / revenue share receipts from the BOT operators. The Form-9 furnished by COPT does not contain the estimated revenue share receivable from IGTPL in absolute terms for the years 2012-13 to 2014-15. COPT has only stated that it would receive 33.3% as revenue share. COPT is once again requested to furnish the requisite details with workings.</p>	<p>It is once again reiterated that due to the acute financial crunch faced by the Port over the years, it has not been possible to maintain a separate Escrow A/c by the Port.</p> <p>As per the guidelines issued by TAMP and the methodology adopted by TAMP for the treatment of revenue share in the Tariff Order dated 23 February 2010, 50% of the revenue share received/ receivable from M/s.IGTPL during the years from 2009-10 to 2014-15 has been treated as income in 'Cargo related activity' and the 25% of the total revenue share is equally divided among Port dues, Pilotage, and Berth Hire under 'Vessel related activity' and deducted from the 'Dredging Expenses'. The balance of the revenue share is retained in the General Reserve Fund of the Port. The estimated revenue share receivable from IGTPL for the years 2012-13 to 2014-15 is</p>

		furnished as follows:- <div>(₹ in crores)<table><tr><th>Particulars</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>Revenue Share</td><td>85.03</td><td>102.72</td><td>123.26</td></tr></table></div> (The port has not furnished detailed workings for estimated revenue share computation).	Particulars	2012-13	2013-14	2014-15	Revenue Share	85.03	102.72	123.26
Particulars	2012-13	2013-14	2014-15							
Revenue Share	85.03	102.72	123.26							
6.	In the matter of COPT being a Licensee of Kerala State Electricity Board for distribution of power in the port area, the Port was requested to confirm that the revenue, expenditure, overhead charges and the relevant net block pertaining to electricity supplied to outsiders are excluded from the tariff revision proposal following the approach adopted during the last tariff revision. Port was also requested to furnish the details of such revenue, expenses, etc. separately duly reconciling with actuals reported in the audited annual accounts for the years 2009-10 to 2011-12. Instead of complying with the request COPT has now stated that income, expenditure and net block relating to electricity distribution are included in the cost statements. Since the approach adopted in this respect in the earlier tariff revisions has to be followed, COPT to rework the cost statements as per the requirements.	As directed by TAMP, the income, expenditure and the capital employed relating to electricity distribution business has been removed from the Cost Statement of Estate Activity.								
7.	With reference to the copies of the consolidated summary of Revenue & Cost statements for electricity supply furnished by the port for the years 2009-10 to 2011-12, the following points to be clarified:	The Cost statement has been revised based on the directions of the TAMP.								
	(a). The income and expenses are not reconciled with the actuals of the relevant years. COPT to reconcile.									
	(b). The summary statement for the year 2011-12 is not updated with actuals. COPT to update.									
	(c). The statements do not contain the details of gross block and net block relevant for electricity supply, especially when depreciation is considered at ₹140.40 lakhs, ₹156.12 lakhs and ₹163.33 lakhs per year during 2009-10 to 2011-12. It is relevant here to mention that during the last tariff revision, the net block pertaining to electricity activity was excluded from capital employed based on the details furnished by the COPT. The COPT is again requested to furnish the requisite details.									
	(d). The activity/sub-activity under which the revenue and each item of expenses, depreciation and capital employed for the service of supply of power have been included in the cost statement to be indicated.									
8.	COPT has replied that the income from security charges for defense & cruise vessels have been included as Other Income under the head Vessel Related Activity and the expenses incurred for the above activities are included in the cost of sub activities. Perusal of cost statement for Vessel Related Activity [Form 5 B (i)] does not reveal any other income. Further, no sub-activity statement is seen either for security charges for defense & cruise vessels. COPT is, therefore, once again	The income from security charges for defense & cruise vessels has been shown separately under the head 'Vessel Related Activity'. The expenses per vessel per day incurred for the above activity in the year 2011-12 amounts to ₹101,168/- and has been allocated equally to the sub activity of Port dues, Pilotage and Berth Hire. The details of the expenses is given below:- A. Employee Cost <table><tr><td>CISF</td><td>Total</td><td>Daily</td><td>Supervision</td><td>Total</td><td>TOTAL</td></tr></table>	CISF	Total	Daily	Supervision	Total	TOTAL		
CISF	Total	Daily	Supervision	Total	TOTAL					

	requested to confirm and show that the income, expenditure / overheads and the net block of assets considered in the general revision proposal takes into consideration the estimates furnished in the proposal for security charges for defense & cruise vessels for the years 2012-13 to 2014-15.	<table><tr><th>Personnel</th><th>No.</th><th>Salary</th><th>Charges (9.47%)</th><th>daily salary</th><th></th></tr><tr><td>Asst Comndt.</td><td>1</td><td>1724</td><td>163</td><td>1887</td><td>1887</td></tr><tr><td>Inspector</td><td>2</td><td>1635</td><td>155</td><td>1790</td><td>3580</td></tr><tr><td>Sub Inspector</td><td>8</td><td>1568</td><td>148</td><td>1716</td><td>13730</td></tr><tr><td>Head Constable</td><td>1</td><td>947</td><td>90</td><td>1037</td><td>1037</td></tr><tr><td>Constable</td><td>44</td><td>930</td><td>88</td><td>1019</td><td>44814</td></tr><tr><td colspan="5">TOTAL</td><td>65048</td></tr></table> <p>B. Fuel Cost for boat for marine patrolling</p> <p>Consumption (35 ltrs per hr X 24 hrs X ₹43 per litre)</p> <p style="text-align: right;">36120</p> <p style="text-align: right;">TOTAL 101168</p>	Personnel	No.	Salary	Charges (9.47%)	daily salary		Asst Comndt.	1	1724	163	1887	1887	Inspector	2	1635	155	1790	3580	Sub Inspector	8	1568	148	1716	13730	Head Constable	1	947	90	1037	1037	Constable	44	930	88	1019	44814	TOTAL					65048
Personnel	No.	Salary	Charges (9.47%)	daily salary																																								
Asst Comndt.	1	1724	163	1887	1887																																							
Inspector	2	1635	155	1790	3580																																							
Sub Inspector	8	1568	148	1716	13730																																							
Head Constable	1	947	90	1037	1037																																							
Constable	44	930	88	1019	44814																																							
TOTAL					65048																																							
9.	The consolidated cost statement for Port as a whole excluding the estate and railway activities vide Annexure–IV to COPT's letter dated 16 June 2012 is incomplete as it does not show the elements of capital employed, the permissible ROCE, Net surplus/deficit and the average % hike/reduction required of existing tariff, etc.	The consolidated cost statements for the Port as a whole excluding estate and railway activities has been updated incorporating the details called for by the Authority and is furnish ed.																																										
10.	The COPT was requested to confirm that traffic/ financial implication of PPP projects to be commissioned during the tariff cycle of 3 years has been taken into account in the cost statements. The COPT has, however, confirmed that the traffic/ financial implications have not been included in the cost statements. The COPT is again requested to consider the financial implications to the port on account of the commissioning of the PPP projects in the tariff cycle of 3 years from 2012-13 to 2014-15.	Major PPP Projects like MULT, General Cargo Berth at Q 8 and Q 9, Ship Repair Facility etc. has not been awarded till date and the construction period required is a minimum of two years from the date of award of the contract. Hence the physical and financial performance of these projects have not been considered during this tariff setting period. The only PPP Project that is expected to be commissioned during the years from 2012-13 to 2014-15 is the Petronet LNG Terminal at Puthuvypeen. The trial run of the Terminal is due during the year 2012-13 and the commissioning of the Terminal operation is expected to be held in April 2013. The details of vessel traffic expected to call at the terminal and cargo traffic expected to be handled will be available only after the commissioning of the LNG Terminal.																																										
11.	The comments of the user organizations, as and when received, have been forwarded to the Port for remarks. The Port to ensure that it has furnished its remarks to this Authority to all the comments received from the user organizations.	It is ensured that the comments of the user organizations as and when received have been replied in detail and forwarded to TAMP.																																										
II.	CAPACITY UTILIZATION:																																											
	COPT has confirmed the designed capacity of the port excluding containerized cargo at 26.06 Million Tonnes for 2009-10, 28.48 MT each for 2010-11 and 2011-12, 33.48 MT for 2012-13 and 37.58 MT each for the two years of 2013-14 and 2014-15. However, the Port has not furnished the detailed reasons for under utilization of the capacity for all the years which is below 60%.	Port is taking all round efforts to attract vessels to call at the Port by providing various concessions and discounts. Regular Trade Meets are held in various places all along the country to advertise the facilities and services available at the Port and to familiarize the Port to various prospective customers. Round the clock security, safety, electricity and water are also provided at the Port. Inspite of all the efforts made by the Port, there is under utilization of the capacity due to the lack of hinterland demand and supply. The majority of the cargo usually handled at COPT is industrial cargo. Also COPT is an old generation Port with inherent cost like heavy employee and pensioners cost, maintenance dredging cost etc. whereas the new generation ports in near vicinity have a lower employee related cost and practically 'nil' maintenance dredging cost. The facts that there is dearth of industries in the hinterland, Port is depending on the hinterland of other regions where																																										

		established Ports are already functioning, and that the tariff of COPT is higher when compared to that of the competing neighbouring ports due to the imbalance in income and expenditure have all contributed to the under utilization of the Port capacity.																												
III.	TRAFFIC:																													
1.	COPT has confirmed that the traffic projections are in line with the projections in the 12 th five year plan. However, COPT has estimated the traffic for the years 2012-13 to 2014-15 (excluding container traffic) at 17.03 MT, 17.44 MT and 17.86 MT respectively as against the 12 th Plan traffic projections of 17.42 MT, 19.44 MT and 21.09 MT respectively. The COPT to explain the reasons for wide variation between the traffic estimates of 12 th five year plan and that of tariff proposal for the two years 2013-14 and 2014-15.	The difference was in the projection of POL cargo as M/s.BPCL - KR had projected 14 MMT as the cargo projection for the years from 2012-13 to 2014-15. The projections in Form 2A has been rectified as per the directions of TAMP in line with that shown in 12 th five year Plan.																												
2.	The Port has not furnished the traffic estimates for the three years of 2012-13 to 2014-15 as per its business plan.	<p>The traffic projections as per Business Plan of March 2007 as per the report submitted by M/s.Transcare for the years 2012-13 and 2014-15 are as follows:-</p> <p style="text-align: right;">(in MMT)</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>Liquid Bulk</td><td>12.59</td><td>12.66</td><td>12.73</td></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td>2.20</td><td>2.49</td><td>2.73</td></tr><tr><td>Break Bulk</td><td>0.40</td><td>0.44</td><td>0.48</td></tr><tr><td>LNG</td><td>3.01</td><td>3.33</td><td>3.68</td></tr><tr><td>LPG</td><td>0.60</td><td>0.60</td><td>0.60</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>18.80</td><td>19.52</td><td>20.22</td></tr></table>	Particulars	2012-13	2013-14	2014-15	Liquid Bulk	12.59	12.66	12.73	Dry Bulk	2.20	2.49	2.73	Break Bulk	0.40	0.44	0.48	LNG	3.01	3.33	3.68	LPG	0.60	0.60	0.60	TOTAL	18.80	19.52	20.22
Particulars	2012-13	2013-14	2014-15																											
Liquid Bulk	12.59	12.66	12.73																											
Dry Bulk	2.20	2.49	2.73																											
Break Bulk	0.40	0.44	0.48																											
LNG	3.01	3.33	3.68																											
LPG	0.60	0.60	0.60																											
TOTAL	18.80	19.52	20.22																											
3.	COPT has informed that the Q-4 berth of Mattancherry wharf was commissioned during June 2010 and the berth is being converted into a Liquid Cargo Terminal. COPT to inform whether any cargo is being handled thereat presently and if so the revenue realized and the expenditure incurred in this regard to be furnished.	<p>The details of cargo handled at Q 4 berth of Mattancherry wharf and the revenue earned are furnished below:-</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Quantity handled (in tones)</td><td>32996</td><td>36020</td></tr><tr><td>Wharfage earned (₹ in lakhs)</td><td>29.04</td><td>22.64</td></tr></table> <p>The cost incurred for these years for handling the cargo has been included in the cost statement of cargo related charges.</p>	Particulars	2010-11	2011-12	Quantity handled (in tones)	32996	36020	Wharfage earned (₹ in lakhs)	29.04	22.64																			
Particulars	2010-11	2011-12																												
Quantity handled (in tones)	32996	36020																												
Wharfage earned (₹ in lakhs)	29.04	22.64																												
4.	Though a statement showing the details of coastal and foreign cargo handled during 2011-12 is furnished, in the cost statement (Form 2A), the COPT has not reported the share of foreign cargo and coastal cargo in the total estimated cargo throughput for the years 2012-13 to 2014-15 stating that it is not possible to forecast the break up of foreign and coastal cargo accurately due to the fluctuations in cargo traffic. Based on the average share of coastal traffic to the total traffic during last three years, COPT is advised to furnish the requisite details for each of the cargo groups reported in Form 2A for the ensuing three years. This information is necessary to arrive at the estimated income duly taking into account the concessions available to coastal cargoes.	As per TAMP direction, the details of coastal and foreign cargo during the years 2012-13 to 2014-15 has been updated in Form 2 A.																												
5.	Though a statement showing the details of vessels GRT-wise for the year 2011-12 is furnished in the cost statement (Form 2A), the COPT has not	As per TAMP direction the details of coastal and foreign vessels GRT-wise during the years 2012-13 to 2014-15 has been updated in Form 2 A.																												

	furnished the break-up of number of vessels estimated for the years 2012-13 to 2014-15 stating that it is not possible to make such forecast. Considering similar data pertaining to the years 2009-10 to 2011-12 COPT to estimate the break-up of vessels expected to visit during 2012-13 to 2014-15.																	
6.	Port was requested to furnish the commodity group-wise aggregate GRT of the vessels visited during 2009-10 to 2011-12 and expected to visit during 2012-13 to 2014-15. In Annex XI Port has furnished only the number of vessels and average berthing hours for 2011-12. Since the aggregate GRT of the vessels forms the basis for arriving at the vessel related income, COPT is once again requested to furnish the details called for.	Statements showing the details of commodity group wise aggregate GRT of the vessels visited during the year 2011-12 is updated and furnished.																
IV.	INCOME ESTIMATES:																	
1.	COPT was requested to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for each of the tariff items prescribed in the SOR for the years 2012-13 to 2014-15. COPT instead of complying with this request has stated that the traffic handled and revenue generated during a year cannot be matched since the billing is done at a later stage for some of the tariff items. This is not a satisfactory reply. Though one to one comparison of traffic handled and revenue earned may not be possible, it may be possible to estimate the income for the future years based on the average income realized during the last year, i.e. 2011-12 for each cargo group under major tariff items in order to prima-facie ensure the correctness of the income estimates. The Port is, therefore, once again requested to furnish the requisite computation.	As directed by TAMP, the cargo income projection for the years 2012-13 to 2014-15 has been made based on actual income earned and the actual quantity of cargo handled during the year 2011-12. Accordingly Form 2B has been modified.																
2.	The wharfage income from coal handling is reported at ₹1.90 lakhs in 2011-12 for the actual throughput of 0.03 MT. The estimated wharfage income from coal handling for the years 2012-13 to 2014-15 is estimated at ₹21.56 lakhs, ₹23.24 lakhs and ₹24.64 lakhs respectively at the estimated throughput of 0.39 MT, 0.42 MT and 0.44 MT. The ratio of throughput to income does not compare well with the figures for 2011-12 and those for the next three years. COPT to clarify the position with workings.	<p>The quantity of Coal handled during the years 2012-13, 2013-14 to 2014-15 is 0.39, 0.42 and 0.44 MMT respectively which is based on the 12th five year plan. The income projected for the years is as follows:-</p> <table><tr><th>Particulars</th><th>2012-13</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th></tr><tr><td>Quantity handled (MMT)</td><td>0.39</td><td>0.42</td><td>0.44</td></tr><tr><td>Wharfage rate as per SoR (F) (₹)</td><td>56</td><td>56</td><td>56</td></tr><tr><td>Projected Income (₹ in lakhs)</td><td>21.56</td><td>23.24</td><td>24.64</td></tr></table> <p>The reason for the discrepancy between the quantity of Coal handled and the revenue generated for the year 2011-12 has already been furnished to TAMP vide our previous letter dated 16th June 2012.</p>	Particulars	2012-13	2013-14	2014-15	Quantity handled (MMT)	0.39	0.42	0.44	Wharfage rate as per SoR (F) (₹)	56	56	56	Projected Income (₹ in lakhs)	21.56	23.24	24.64
Particulars	2012-13	2013-14	2014-15															
Quantity handled (MMT)	0.39	0.42	0.44															
Wharfage rate as per SoR (F) (₹)	56	56	56															
Projected Income (₹ in lakhs)	21.56	23.24	24.64															
3.	The actual fertilizer handled in 2011-12 was 0.56 MT generating a wharfage of ₹4.27 crores. This commodity projected to be handled during 2012-13 to 2014-15 is placed at 0.76 MT, 0.76 MT and 0.79 MT with an income of ₹4.52 crores, ₹4.52 and ₹4.66 crores respectively. The ratio of throughput to income does not compare well with the figures for 2011-12 and those for the next three years.	<p>The cargo mix and the revenue earned from handling Fertilizer during the year 2011-12 is furnished below:-</p> <table><tr><th>Cargo Mix</th><th>Cargo Type</th><th>Tons</th><th>Rate</th><th>Wharfage (₹)</th></tr><tr><td>Foreign</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>MOP</td><td>F F</td><td>59000</td><td>57.00</td><td>3363000</td></tr></table>	Cargo Mix	Cargo Type	Tons	Rate	Wharfage (₹)	Foreign					MOP	F F	59000	57.00	3363000	
Cargo Mix	Cargo Type	Tons	Rate	Wharfage (₹)														
Foreign																		
MOP	F F	59000	57.00	3363000														

	COPT to clarify the position with workings.	<table><tr><td>Urea</td><td>F F</td><td>56396</td><td>57.00</td><td>3214572</td></tr><tr><td>Rock Phosphate</td><td>RM</td><td>144887</td><td>57.00</td><td>8258559</td></tr><tr><td>Sulphur</td><td>RM</td><td>170514</td><td>62.00</td><td>10571868</td></tr><tr><td>Liquid Ammonia</td><td>RM</td><td>22549</td><td>119.00</td><td>2683331</td></tr><tr><td>Phosphoric Acid</td><td>RM</td><td>99995</td><td>109.20</td><td>10919454</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td></td><td>553341</td><td></td><td>39010784</td></tr><tr><td>Coastal Sulphuric Acid</td><td>RM</td><td>9000</td><td>54.60</td><td>491400</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td></td><td>562341</td><td></td><td>39502184</td></tr></table> <p>The cargo income projection for the years 2012-13 to 2014-15 has been made based on actual income earned and the actual quantity of cargo handled during the year 2011-12. The variations in revenue may be due the difference in the cargo mix as the rates of some of the cargo are high compared to the rates of other items of cargo. The reason for the discrepancy between the quantity of cargo handled and the revenue generated for the year 2011-12 has already been furnished to TAMP vide our previous letter dated 16th June 2012.</p>	Urea	F F	56396	57.00	3214572	Rock Phosphate	RM	144887	57.00	8258559	Sulphur	RM	170514	62.00	10571868	Liquid Ammonia	RM	22549	119.00	2683331	Phosphoric Acid	RM	99995	109.20	10919454	TOTAL		553341		39010784	Coastal Sulphuric Acid	RM	9000	54.60	491400	TOTAL		562341		39502184
Urea	F F	56396	57.00	3214572																																						
Rock Phosphate	RM	144887	57.00	8258559																																						
Sulphur	RM	170514	62.00	10571868																																						
Liquid Ammonia	RM	22549	119.00	2683331																																						
Phosphoric Acid	RM	99995	109.20	10919454																																						
TOTAL		553341		39010784																																						
Coastal Sulphuric Acid	RM	9000	54.60	491400																																						
TOTAL		562341		39502184																																						
4.	<p>(a). The other port specific cargo handled in 2010-11 was 0.69 MT generating a wharfage of ₹653.16 lakhs and demurrage / storage charges / licence fee / plot rentals of ₹354.22 lakhs. In the year 2011-12 though the volume handled was 0.77 MT which more than 2010-11 traffic, the wharfage and demurrage income reported in the cost statement is as low as ₹3.88 crores and ₹1.44 crores respectively. The reasons for lower wharfage and demurrage income generated from other cargo in the year 2011-12 despite increase in volume to be explained.</p> <p>(b). Further, other cargo projected to be handled during 2012-13 to 2014-15 is placed at 1.88 MT, 2.27 MT and 2.64 MT with a wharfage income of ₹17.03 crores, ₹20.34 and ₹23.48 crores respectively. Further, a demurrage income of ₹352 lakhs, ₹424 lakhs and ₹494 lakhs is estimated for the years 2012-13 to 2014-15 respectively from other cargo. The ratio of throughput to income does not compare well with the figures for 2011-12 and those for the next three years. Since the income estimated is at a much higher level, Port to clarify the position.</p>	<p>(a) & (b) It can be seen that even when we compare the cargo handled and the revenue earned for the years from 2009-10 to 2011-12, there is variation in revenue earned when compared to the quantity of cargo handled. This is due to the variations in the cargo mix and the wharfage rates. When the cargo projections for the years 2012-13 to 2014-15 is compared with that of the year 2011-12, it can be seen that there is a balance in the revenue earned and cargo handled. Since the demurrage is a penalty charge, the income that can be earned out of this cannot be forecasted with accuracy.</p>																																								
5.	The dwell time /storage charges for 2011-12 was ₹0.68 crore. However, the port has estimated this income for 2011-12 to 2014-15 at ₹1.66 crores, ₹2.00 crores and ₹2.33 crores respectively which reportedly includes the container storage charges. Port to furnish the income from container storage charges separately and also clarify the reasons for such a steep increase considered for the future years.	The dwell time / storage charges shown in Form 2 - B is only the sum total of the 'Ground rent on Containers - both Import & Export'. Due to increase in containers handled at ICTT, Vallarpadam, there is an overflow of containers from ICTT to RGCT for storage. Hence there is an increase in the storage charges.																																								
6.	The actual income from hiring of equipment for the year 2011-12 is ₹45.61 lakhs. The estimated income for 2012-13 to 2014-15 is reported at ₹1.11 crores, ₹1.34 crores and ₹1.56 crores respectively. The reasons for such a sharp increase in this estimated income to be furnished. The basis of estimating income from hiring of equipment for the years 2012-13 to 2014-15 to be furnished with workings.	A new Reach Stacker has been commissioned in 2.11.2011. Since there is an overflow of containers from ICTT, Vallarpadam, it is expected that there will be an increase in the hire of the Reach Stacker. The details of income received from Lift on / Lift off operations during the years 2009-10 to 2011-12 is as follows:-																																								

(Amt in ₹)

		Particulars	2009-10	2010-11	2011-12																																																												
		Lift on / Lift off	Nil	408363	5765012																																																												
7.	The estimated vessel related income for the years 2012-13 to 2014-15 to be justified based on the actual aggregate GRT of vessels under each cargo group in the year 2011-12 and estimated aggregate GRT of vessels for the years 2012-13 to 2014-15.	As directed by TAMP, the vessel related income for the year 2011-12 and the projections for the future years have been updated in the cost statements. (The COPT has not furnished workings in this regard)																																																															
8.	(a). The COPT has stated that it is not possible to accurately estimate the break up of income from coastal and foreign going vessels and the projections have been made based on a 5% hike over actual vessel related income of 2011-12. The basis for considering a 5% hike in the vessel related income to be furnished and justified with reference to the actual vessel traffic and aggregate GRT of 2011-12 and estimated vessel traffic and aggregate GRT of the next three years.	(a) & (b) As per TAMP's directions, the vessel related income projection for the years 2012-13 to 2014-15 has been revised based on the actual GRT, income and tonnage handled during 2011-12.																																																															
	(b). COPT to furnish the details of estimated income from foreign vessels and coastal vessels separately based on the actual ratio of foreign vessels and coastal vessels visited during last three years and the income generated from such vessels.																																																																
9.	As per clause 2.5.1. of the tariff guidelines income projections should be made taking into account effect of foreign exchange fluctuations on income from dollar denominated tariff items. COPT is once again requested to estimate the income from foreign going vessels likely to be called during the years 2012-13 to 2014-15 and update the income arising out of dollar denominated tariff with the current exchange rate. The exchange rate adopted for such estimation also to be indicated.	Since there is huge fluctuation in the foreign exchange rate, it has not been possible to accurately forecast the incomes for the future years. Hence the vessel related income projection for the years 2012-13 to 2014-15 has been revised based on the actual GRT, income and tonnage handled during 2011-12. The US dollar exchange rate for the year 2011-12 is furnished below:- <table><tr><th>Month & Year</th><th>1st</th><th>15th</th><th>30th</th></tr><tr><td>Apr-11</td><td>44.39</td><td>44.22</td><td>44.01</td></tr><tr><td>May-11</td><td>44.01</td><td>44.66</td><td>44.96</td></tr><tr><td>Jun-11</td><td>44.85</td><td>44.54</td><td>44.66</td></tr><tr><td>July-11</td><td>44.50</td><td>44.29</td><td>43.98</td></tr><tr><td>Aug-11</td><td>43.87</td><td>45.14</td><td>45.85</td></tr><tr><td>Sept-11</td><td>45.87</td><td>47.44</td><td>48.77</td></tr><tr><td>Oct-11</td><td>48.77</td><td>48.81</td><td>48.56</td></tr><tr><td>Nov-11</td><td>48.49</td><td>50.05</td><td>51.83</td></tr><tr><td>Dec-11</td><td>52.00</td><td>53.52</td><td>52.87</td></tr><tr><td>Jan-11</td><td>52.91</td><td>51.33</td><td>49.11</td></tr><tr><td>Feb-11</td><td>49.24</td><td>48.99</td><td>48.97</td></tr><tr><td>Mar-12</td><td>48.71</td><td>49.71</td><td>50.99</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>567.61</td><td>572.7</td><td>574.56</td></tr><tr><td>Average</td><td>47.30</td><td>47.73</td><td>47.88</td></tr></table>				Month & Year	1 st	15 th	30 th	Apr-11	44.39	44.22	44.01	May-11	44.01	44.66	44.96	Jun-11	44.85	44.54	44.66	July-11	44.50	44.29	43.98	Aug-11	43.87	45.14	45.85	Sept-11	45.87	47.44	48.77	Oct-11	48.77	48.81	48.56	Nov-11	48.49	50.05	51.83	Dec-11	52.00	53.52	52.87	Jan-11	52.91	51.33	49.11	Feb-11	49.24	48.99	48.97	Mar-12	48.71	49.71	50.99	TOTAL	567.61	572.7	574.56	Average	47.30	47.73	47.88
Month & Year	1 st	15 th	30 th																																																														
Apr-11	44.39	44.22	44.01																																																														
May-11	44.01	44.66	44.96																																																														
Jun-11	44.85	44.54	44.66																																																														
July-11	44.50	44.29	43.98																																																														
Aug-11	43.87	45.14	45.85																																																														
Sept-11	45.87	47.44	48.77																																																														
Oct-11	48.77	48.81	48.56																																																														
Nov-11	48.49	50.05	51.83																																																														
Dec-11	52.00	53.52	52.87																																																														
Jan-11	52.91	51.33	49.11																																																														
Feb-11	49.24	48.99	48.97																																																														
Mar-12	48.71	49.71	50.99																																																														
TOTAL	567.61	572.7	574.56																																																														
Average	47.30	47.73	47.88																																																														
10.	The actual income under the head drydock is reported as nil for the year 2011-12 as against the actual income of ₹39.27 lakhs during the last year 2010-11. Further, the port has estimated the drydock income for the next three years at around ₹30 lakhs for each year. COPT to confirm the position.	During the year 2011-12, the drydock was used only for the use of Port's tug. Also there was no demand for hiring the services at drydock. Hence no income was received during the year 2011-12. Also, it cannot be correctly forecasted how much of the services can be hired out. Hence an income projection for the future years has been made based on the average income for the years 2009-10 to 2011-12. Actions are being taken to privatise the drydock in future in PPP model and to increase facilities there for better utilization of the available recourses.																																																															
11.	The actual income from Nehru Shatabdi for the	At present there no spare capacity for hiring out the																																																															

	year 2011-12 is reported at ₹1089.25 lakhs which is almost double of the actual income of ₹593.64 of the previous year 2010-11. While so, the port has not estimated any income against 'Nehru Shatabdi' for the next three years stating that the dredger may not be available for hiring to outside agencies. The COPT is once again requested to confirm that there will not be any income from Nehru Shatabdi during the next three years. If so, the tariff prescribed in the SOR of COPT for hiring of Nehru Shatabdi to be deleted.	dredger, the hire charges for GHD Nehru Shatabdi have been deleted from the proposed SOR. Hence no income has been shown in cost statement for the future years.
12.	The actual income from water supply through barges for the year 2011-12 is reported at ₹71.05 lakhs. As against this, the estimated income under this head for the next three years is considered at ₹47.00 lakhs, ₹54.05 lakhs and ₹62.16 lakhs respectively. COPT to furnish the reasons for considering the estimated income for the future years at a lower level.	On an average the supply of water for domestic as well as shore supply to ships by the Kerala Water authority is very limited. Hence there is acute shortage of water supply from KWA. Also there is imbalance in the demand and supply of water. Hence an average for the last three years was considered for the income projection for the next three years. Now as per TAMP's directions, the income received during the year 2011-12 has been taken for the future years also.
13.	Although COPT has identified the difference in the estate income for 2010-11 at ₹1.95 crores, it appears that the Port has excluded this income from cargo handling activity and included to the estate activity for 2010-11. No adjustments seem to have been carried out for the next three years. COPT to clarify whether this income is considered under cargo handling activity or estate activity in the future years.	The Estate Income shown in Form 5 D includes an amount to the tune of ₹1.95 crores which is the 'license fee received from M/s. Kinship (₹0.036 crores) & M/s. Oriental Exim Agencies (1.91 crores), whereas the same which was included under Cargo Handling & Storage charges as (ii) Demurrage / storage charges / license fee / plot rentals in Form 3 A has been rectified.
14.	As per Form 3A the cargo handling income for 2010-11 and 2011-12 has been reported at ₹64.63 crores and ₹66.48 crores respectively. Form 5A (i) shows this income at ₹62.68 crores and ₹66.04 crores. Similarly estate income for 2010-11 and 2011-12 has been reported at ₹66.64 crores and ₹63.80 crores respectively in Form 3A. Form 5(D) shows this income as ₹68.59 crores and ₹63.80 crores. The differences to be reconciled. If the position as per Form 5A (i) and 5(D) are correct, the Form 3A to be modified suitably.	As per TAMP directions, the statement 5A & 5D has been rectified and Form 3 A has been modified.
15.	The port has stated that the income reported under hiring of equipment for the year 2009-10 includes wrong booking to the tune of ₹230 lakhs relating to Nehru Shatabdi which should be classified as vessel related income. Though reported as wrong booking, the port has not rectified the wrong booking in the cost statement. COPT to carry out necessary adjustment in the cost statement for the year 2009-10.	Necessary adjustments have been carried out in the statement relating to Nehru Shatabdi and hiring of equipment.
V.	OPERATING EXPENDITURE:	
1.	With regard to the escalation factor to be applied for estimation of operating costs, it may be noted that as already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 11 May 2012, an escalation factor of 6.50% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement. The COPT to, therefore, update the escalation factor considered by it for expenditure projections in the cost statements.	The operating cost in the cost statements for the years 2012-13 to 2014-15 has been projected with an escalation factor of 6.50% p.a. as per TAMP Notification. (The COPT has considered an escalation factor of 6% only in respect of a number of items of expenditure.)
2.	The ex-gratia payment in lieu of bonus /	The ex-gratia payment in lieu of bonus/

	performance reward made during 2009-10 to 2011-12 and estimates considered for 2012-13 to 2014-15 to be furnished.	performance reward (PLR) made during 2009-10 to 2011-12 is furnished below and an escalation factor of 6.5% has been considered for the projections of the future years. (₹ in crores) <table><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Productivity linked reward</td><td>1.92</td><td>1.22</td><td>1.84</td></tr></table>	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Productivity linked reward	1.92	1.22	1.84
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12							
Productivity linked reward	1.92	1.22	1.84							
3.	(a). COPT has stated that the National Tribunal Award 2006 for revised manning scales for different operations/ functions could not be implemented in full but certain reduction in the manning scales could be effected in June 2009. The details of reduction in the scales achieved since June 2009 to be elaborated.	Only a nominal reduction in manning could be implemented in the cargo handling operations. Further reduction was not possible due to the strong resistance from the labour force. Considering the fact that the Break Bulk Cargo volume in COPT is very low, the reduced manning has a little impact.								
	(b). Port was requested to furnish the existing manning scales for different services, the manning scale proposed to be followed and the cost thereon for the traffic estimation made during the years 2012-13 to 2014-15 and also to indicate the cost of surplus manpower, if any, for each of the years 2012-13 to 2014-15. It was also requested to fill the details sought in Form No.8 relating to adjustment of cost of surplus labour. Although COPT has replied that all the details have been furnished in the latest Form No. 8, this Form only contains the total man power and the total cost therefor. Port is once again requested to furnish the specific details sought from it.	The existing manning scale for the different services for the year 2011-12 and the manning scale proposed to be followed considering the existing manning scale and anticipated retirements are furnished in Form 8.								
4.	COPT has again considered the expenditure on staff quarters under estate rentals despite repeated advice given to it to apportion this expenditure to all the activities based on the number of employees deployed in the relevant activity. Earlier COPT had assured that once its ERP system stabilizes the apportionment of cost on the basis of employees will be adhered to. COPT to confirm that its ERP system is unable to capture the requisite data to apportion the expenditure to all the activities.	The expenditure relating to Port quarters for the years 2009-10 to 2011-12 is furnished below:- (₹ in crores) <table><tr><th>Particulars</th><th>2009-10</th><th>2010-11</th><th>2011-12</th></tr><tr><td>Expenditure relating to Port quarters</td><td>0.82</td><td>0.95</td><td>1.54</td></tr></table> <p>It is once again informed that many of the staff staying at the quarters belong to the ministerial category who are posted in different departments. In the event of a promotion / transfer, the change may be from one department to another department. Hence it is not possible to accurately determine and apportion the expenditure relating to staff quarters on the basis of number of employees. It is also mentioned here that the average annual expenses on staff quarters is only around ₹1 crore, of which nearly half of the cost is employee cost.</p>	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Expenditure relating to Port quarters	0.82	0.95	1.54
Particulars	2009-10	2010-11	2011-12							
Expenditure relating to Port quarters	0.82	0.95	1.54							
5.	Towards wage revision the Port has provided a 12% increase in salary expenditure for the year 2012-13. Justification for providing same percentage of increase for the next two years also needs to be furnished.	As per TAMP's directions, the annual escalation factor of 6.5% has been considered for the projection of employee cost for the years 2012-13 to 2014-15. (The port has considered escalation on total wage cost and not on the average employee cost per annum)								
6.	Fuel consumption of the floating craft is reported at ₹10.29 crores for 2011-12. For 2012-13 in addition to 6% increase in this item, a lump sum of ₹4.93 crores has been provided. Likewise for next year 2013-14, a lump sum of ₹5 crores has been provided over and above 6% increase on previous	As per TAMP's directions, the annual escalation factor of 6.5% has been considered for the projection of fuel cost for the years 2012-13 to 2014-15. (Cost statements not modified by COPT as								

	year estimate. Justification for these provisions to be furnished with documentary evidence.	reported by it.)
7.	As reported by COPT there is a shortfall in dredging to the extent of ₹46.63 crores in 2011-12, which is included in the estimated dredging expenses for the year 2012-13 over and above the estimated dredging expenses pertaining to the year 2012-13. At the unit rate of ₹44.46 per cubic meter reported by the port for the year 2011-12, the shortfall in the dredging quantity during the year 2011-12 works out approximately to 10.48 million cubic meters. Further, the port envisages to dredge quantity of 18 million cubic meters of silt during the year 2012-13 in addition to the short fall during the year 2011-12. Accordingly the total quantity to be dredged in 2012-13 would be 28.48 million cubic meters at a total cost of ₹151.92 crores vide Form 3B. Considering that the average of actual quantity dredged per annum during the last 3 years 2009-10 to 2011-12 works out to only 13.89 million cubic meters, the COPT to review the quantity of silt estimated to be dredged during the year 2012-13 and the estimated cost of maintenance dredging considered for the year 2012-13. It may be reasonable that the short fall of maintenance dredging expenses of 2011-12 to be spread over the next three or five years.	As directed by TAMP, the shortfall of ₹46.63 crores during the year 2011-12 in case of maintenance dredging cost, has been equally distributed among the years 2012-13 to 2014-15. The maintenance Dredging Contract executed with the DCI is for the years 2011-12, 2012-13 & 2013-14. Hence a new contract will have to be entered into for the year 2014-15 which will be of a higher value. So an escalation of 6.5% over the dredging cost of 2013-14 has been considered for the year 2014-15 along with the spread over cost. (The port has not furnished response in respect of the query to review the quantity of silt estimated to be dredged during the years 2012-13 to 2014-15 based on past actual).
8.	Dry docking expenses have been estimated at ₹7.50 crores, ₹7.95 crores and ₹9.00 crores respectively for 2012-13 to 2014-15 in addition to the regular repairs and maintenance expenditure. The details of the estimated expenditure to be provided with documentary evidence.	The floating crafts including Nehru Shatabdi are expected to be dry docked once in every 2.5 years. This is a mandatory requirement of the class (IRS) and D.G. Shipping. The amounts are maintained as estimates earmarked for the dry docking expenses. The estimates have been prepared based on the anticipated repair works and from previous experience. (The port has not furnished details of floating crafts and copies of estimates / documentary evidence for the proposed expenditure).
9.	Other expenses under Management Overheads are reported at ₹9.38 crores for 2011-12. For 2012-13, in addition to 6% increase in this item, a lump sum of ₹89.95 lakhs has been provided. For the next two years also, ₹31.46 lakhs and ₹29.92 lakhs respectively has been provided over and above 6% increase considered over the previous year estimate. Justification for these provisions to be furnished with documentary evidence.	As per TAMP's directions, the annual escalation factor of 6.5% has been considered for the projection of Other cost in Management & General Administration overheads for the years 2012-13 to 2014-15.
10.	(a). In Form 5A (i) for 2011-12 an expenditure of ₹23.03 lakhs has been reported towards operating expenditure of reach stacker. However, there is no expenditure envisaged in the next three years in this regard. COPT to explain.	The Reach Stacker was commissioned only 02.11.2011. Hence the cost of ₹23.03 lakhs does not include the full cost of operations of the Reach Stacker. The full cost of the operations of the Reach stacker will be available only during the year 2012-13. Hence an amount of ₹1.50 crores (including salary, terminal benefits, R & M, fuel etc) has been estimated as the cost of the Reach Stacker for the year 2012-13. An escalation factor of 6.5% has been considered for the ensuing years.
	(b). Further, the port has not indicated the sub-activity under which the reach stacker expenses have been considered in the year 2011-12.	The expenses for Reach Stacker have been included under Cargo related activity.

11.	(a). A difference of ₹7.08 lakhs is noticed in the aggregate of actual operating expenses and management overheads for the year 2011-12 reported in Form 3A (₹26256.39 lakhs) and Form 3 B (₹26263.47 lakhs). COPT to reconcile.	Form 3 A and Form 3 B has been reconciled.
	(b). Likewise, the total of FMI and FME reported in individual cargo handling sub-activity wise cost statements for the year 2011-12 to 2014-15 do not tally with the FMI and FME reported in the main cargo handling activity statement. COPT to reconcile.	The F & M Income & Expenditure has been reconciled.
VI.	CAPITAL EMPLOYED:	
1.	Port has stated that the LNG terminal at Puthuvypeen with an initial capacity of 2.5 million tonnes per annum will be commissioned by the middle of 2012-13. Port has also confirmed that the cost statements do not take into consideration additional vessel/cargo traffic and additional income relating to the LNG terminal. COPT to estimate the annual revenue share likely to be received from the LNG terminal during 2012-13 to 2014-15.	The trial run of the Petronet LNG Terminal at Puthuvypeen is due during the year 2012-13 and the commissioning of the Terminal operation is expected to be held in April 2013. The details of vessel traffic expected to call at the terminal and cargo traffic expected to be handled is not available at present as it will be available only after the commissioning of the LNG Terminal. Hence due to the non-availability of sufficient data/ information relating to the vessel & cargo traffic and revenue generation at LNG, the same has not been considered in the cost statements.
2.	Port was requested to explain the basis of apportionment of capital employed between various main activities and sub-activities. In reply it has stated that in the ERP system all the capital assets are directly linked with the cost centers of the main and sub activities and hence there is no apportionment of the capital employed among the main and sub activities. Port to confirm that instead of apportioning the capital assets it could now identify all the capital assets directly to the main and sub activities. A list of assets (category-wise) linked with each activity/ sub-activity to be furnished.	The list of category of assets linked with the each activity / sub activity is furnished.
3.	Despite specific request, COPT has not furnished capital employed statements for the main activities and sub-activities as per Form 5 A (ii) & (iv), 5 B (ii) & (iv) and 5 D (ii) & (iv) of the formats prescribed by this Authority.	
4.	The sub-activity cost statements furnished by the port in respect of the following sub-activities shows negative capital employed: (i). FC Periyar (for all the years) (ii). Fertilisers (for all the years except 2010-11) (iii). Coal and others (for the year 2009-10) (iv). Water supply - shore (for all the years) (v). Water supply - barge (for all years except 2009-10 & 2010-11) (vi). Nehru Shadabti (for all the years except 2010-11) (vii). Dry docking (for the years 2009-10 and 2010-11) The COPT to revise the cost statements.	The cost statements have been revised by deleting the working capital as directed by TAMP.
5.	The sub-activity cost statement in respect of vessel related charges for SPM operation shows capital employed figure as 'Nil'. The COPT to apportion the common assets pertaining to vessel related	No common costs except that of VTMS are incurred for the SPM operations. The 1/3rd share of cost for VTMS has already been furnished in the cost statements.

	activity to this sub-activity also since vessel related charges for SPM operation include pilotage services also.	
6.	Clause 2.8.3. of the tariff guidelines stipulate that 50% of royalty/ revenue share receivable by the landlord port from the private operators after meeting the cost of surplus labour is to be transferred to escrow account and should be utilized for creation/ modernization of port infrastructure facilities within a period of five years. The details furnished by the COPT in Form 4A and Form 9 do not show any investment funded or proposed to be funded from the escrow account. Although a copy of Form 9 is attached to the proposal, COPT has not filled in any details therein except the revenue share received during 2009-10 to 2011-12.	As directed by TAMP, Form No.9 is updated with the requisite data for the years 2009-10 to 2014-15.
7.	The actual / estimated capital employed mentioned in Form 4A, after adjustment of negative working capital, for the years 2011-12 to 2013-14 are at ₹149.91 crores, ₹121.42 crores, ₹101.24 crores and ₹190.07 crores respectively. The capital employed for the said four years, excluding negative working capital, is mentioned at ₹372.81 crores, ₹352.13 crores, ₹231.46 crores and ₹419.79 crores respectively in Form 4A. However, in Form-3A, the capital employed for the corresponding years is reported at ₹204.95 crores, ₹166.00 crores, ₹138.42 crores and ₹259.87 crores respectively. COPT to reconcile and revise the cost statements for the ensuing three years.	The difference in capital employed is the difference of the 'Business Related Assets'.
8.	COPT has maintained its position taken during the last tariff revision that no Escrow A/c has been maintained and the total revenue share received from IGTPL is used for procuring capital infrastructure. As recorded in paragraph 12 (vii) (e) of tariff order of February 2010, the port did not furnish the details of capex to be funded from revenue share receipts and nor made suitable adjustments in allowing the return on capital employed. In this proposal also, despite specific request, the port has not furnished details of year-wise capital infrastructure procured / to be procure with the actual / estimated revenue share receipts. The COPT is again requested to furnish the details of capital assets procured during the years 2009-10 to 2011-12 and the capital assets that are proposed to be procured during the years 2012-13 to 2014-15 utilising revenue share receipts and make suitable adjustments in the return on capital employed.	As per the guidelines issued by TAMP and the methodology adopted by TAMP for the treatment of revenue share in the Tariff Order dated 23 rd February 2010, 50% of the revenue share received/ receivable from M/s.IGTPL during the years from 2009-10 to 2014-15 has been treated as income in 'Cargo related activity' and the 25% of the total revenue share is equally divided among Port dues, Pilotage, and Berth Hire under 'Vessel related activity' and deducted from the 'Dredging Expenses'. The major repatriation of employees is in cargo related activity, hence 50% of the revenue share has been considered in the cargo related activity. The balance of the revenue share is retained in the General Reserve Fund of the Port. Considering the fact that Port is going through a period of acute shortage of funds, all capital and revenue expenditure is being met out of the available General Reserve Fund.
9.	Capital investments of ₹6 crores, ₹50 crores and ₹53 crores towards (i) flotilla, (ii) Dock Sea walls etc. and (iii) crane and vehicles have been envisaged in 2014-15. COPT to furnish the item-wise details of these projects along with documentary evidence for the estimated cost of the projects.	The capital investment envisaged in 2014-15 is as per the 12 th five year plan.
VII.	WORKING CAPITAL:	
	The working capital considered by COPT for all the	As directed by TAMP, the working capital has been

	years under consideration is on the negative since the current liabilities on all these years exceed the working capital arrived at by the port. Despite the specific advice to the Port to rework Form 4A treating the working capital as nil, COPT has again arrived at the capital employed for the relevant years after reducing the negative working capital from the Net Block. The method adopted by the port results in a distorted position of the aggregate capital employed.	removed from capital employed and the 16% ROCE has been worked out on the revised capital employed.
VIII.	MISCELLANEOUS:	
1.	The port was advised to come with a well analyzed proposal addressing the several gaps as listed in para 12 (xii) (f) (iii) of the February 2010 Order about the pilotage fee and pull back operations for SBM operations. COPT's reply dated 16 June 2012 has not addressed the advice of the Authority.	Even though there is only a limited scope for hiring out the tugs, the Port is continuously exploring various means to fully utilize the idle capacity by hiring out the tugs as when there is a demand for its services and also for emergency purposes. Also talks are on with M/s.BPCL KR for starting an STS operation for utilizing the idle capacity of the tugs.
2.	COPT was advised to take adequate insurance cover and include the insurance cost in the tariff fixation and propose suitable modification in the existing provision for claiming damage to port properties. COPT has replied that it is strictly adhering to the advice of this Authority. Since this reply lacks clarity, COPT to confirm that in its opinion no modification in the existing provision for claiming damage to port properties is warranted.	Port is strictly adhering to the advice of the Authority and an insurance is taken for the major assets and claims, if any as and when arises are adjusted. No major claims have arisen during the years and whatever claims received from the insurance companies are adjusted in the cost of insurance. The reduced insurance cost is shown in the cost statements for the year 2009-10 to 2011-12.
3.	In 2010 COPT had proposed to modify the frequency of levy of port dues in respect of coastal vessel from unit of levy of once in 30 days to per entry basis. Since COPT had not made any corresponding adjustment in the unit rate, it was not found appropriate to modify the frequency of levy of port dues for coastal vessel without analyzing the revenue impact thereof on the users. COPT was, however, advised vide para 12 (xxi) of the Order dated 23 February 2010 to propose suitable change in the frequency of levy of port dues with corresponding adjustments in base rate. Since no steps in this direction have been taken by the port in the present tariff review, it was requested to clarify. In reply COPT has stated that the coastal vessels enjoy concession of 40% in vessel related charges and it would be only in order if the frequency of levy of port dues in their case is changed to per entry basis. Despite so saying, in the proposed SOR furnished under cover of its letter dated 16 June 2012, COPT has maintained the existing unit of levy of port dues once in 30 days in respect of coastal vessels. COPT to clarify.	Port is already providing a concession of 40% in VRC to coastal vessels when compared to VRC of foreign vessels. Since the efforts taken and the costs incurred by the Port is same for each and every entry of any vessel, whether it is foreign or coastal, Port proposes the same rate for Port Dues for Coastal Vessels, in case the frequency is changed to 'per entry' so that the rate is standardized and all the costal vessels irrespective of the number of visit by the vessels will pay the same rate. It is also mentioned here that the current frequency of payment of "once in 30 days" for coastal vessel is an extra benefit enjoyed by a coastal vessel which has multiple entry during a month over a coastal vessel which calls at the Port only once in 30 days. In spite of all the above concessions given for promoting coastal traffic, there is no considerable growth in coastal traffic. Also, the sub-activity of Port dues showing a deficit and if the frequency of payment is changed to "every entry" in case of coastal vessels, there is possibility that the activity may break-even or the deficit can be reduced to some extend. Hence it requested to TAMP that the frequency of payment in case of coastal vessels may be changed to "every entry" in place of "once in 30 days" without reducing the base rate.
IX.	SCALE OF RATES:	
1.	The request to furnish a comparative statement of the existing and the proposed provisions with reasons for modification in the SOR has not been complied with by COPT.	The comparative statement showing the modifications in the rates and conditions between existing and proposed SOR is furnished.
2.	In July 2010 COPT has declared a special vessel	The ICTT, Vallarpadam was commissioned in 11 th

	related charges for mainline vessels visiting ICTT berth at Vallarpadam based on the then prevailing rate at Colombo Port. The port was requested to furnish the revenue earned/foregone from July 2010 till date as per rates in vogue and as per special rates in this respect vide our letter dated 16 April 2012. Port is once again requested to furnish these details.	February 2011. Hence the concessions in vessel related charges for mainline container vessels are applicable from that date onwards. The details of revenue foregone (approx.) from the VRC of mainline container vessels for the year 2011-12 is furnished below:-								
		<table><tr><th>Year</th><th>Income receivable at ceiling level</th><th>Income received at concessional rate</th><th>Revenue foregone</th></tr><tr><td>Mainline</td><td>12.49</td><td>1.78</td><td>10.71</td></tr></table>	Year	Income receivable at ceiling level	Income received at concessional rate	Revenue foregone	Mainline	12.49	1.78	10.71
Year	Income receivable at ceiling level	Income received at concessional rate	Revenue foregone							
Mainline	12.49	1.78	10.71							
3.	The basis on which the rate of US\$ 0.00617 (for foreign going vessels) and Re.0.1743 (for coastal vessels) per GRT per hour has been proposed for the container berth at ICTT to be furnished.	The steps followed for the re-grouping purpose of Berth Hire from 3 slabs to single slab is as follows:-								
4.	COPT has proposed to change the berth hire charges to single slab from the existing three slabs. It was pointed out to the Port in our letter dated 16 April 2012 that the vessels having GRT up to 15000 and visiting general cargo berths Q1 to Q6 will pay less by 28.00% as per the new rates proposed by the port. Vessels having GRT up to 15000 and visiting general cargo berths Q7 to Q9, Oil Terminal berths, North Tanker berth and South Tanker berth will pay less by 23.69%. Vessels having GRT up to 15000 and visiting South Coal berth will pay less by 3.52% whereas similar vessels visiting North Coal berth will have to pay more by 35.90%. Similar differences are also observed in respect of vessels having GRT more than 15000. COPT was, therefore, requested to analyze the revenue impact on all the vessels visiting the various berths based on the GRT of the vessels that have called at different berths during the last three years and propose a single slab rate wherein revenue neutralization is achieved and no particular segment is forced to pay more. In its reply COPT has not addressed the specific issues raised above. Port is once again requested to carry out the requisite analysis and furnish the relevant working sheets in this regard. In this connection it is recalled that at the last general revision COPT vide its Addl. FA's e-mail dated 17 December 2009 had forwarded working sheets for conversion from 6 slabs to 3 slabs.	<ul style="list-style-type: none">• The analysis was done for the year 2011-12 because the container operations were migrated to ICTT, Vallarpadam on 11th February 2011.• Only cargo, container and cruise vessels were considered for the analysis.• The abnormal vessels like - Barges, Repairs, Tugs, Dredgers, Pleasure yachts, Foreign Navy vessels etc were removed for the analysis for correctly assessing the impact of regrouping the slabs on cargo vessels.• A detailed statement showing the analysis for revising the rates from 3 slab to single slab is attached as 'Annexure - V'.								
5.	As per the existing SOR, the berth hire charge for inland water barges is prescribed separately at ₹0.07097 per GRT per hour. In the proposed SOR, the port has included this item under the heading "berth hire charges for other vessels/floating crafts" and also increased the rate to Re.0.1807 per GRT per hour. Since the increase works out to more than 150%, the Port was requested to justify such a steep increase along with estimated additional revenue implications for the years 2012-13 to 2014-15. In reply COPT has stated that since lash barges are not calling at the port and the rates for inland waterways barges are low, the rates were unified. A separate cost sheet justifying the rate of Re.0.1807 per GRT per hour for the inland waterways barges to be submitted.	The Port has received only very meager revenue from inland waterways barges during the previous years even though berth hire charges were fixed for the same in the existing SOR. Since no lash barges are calling at Cochin and also because the rate for Inland Waterways Barges was unacceptably low, the rates were unified for both Lash Barges and Inland Waterways Barges. There is no separate cost sheet for the same. Since huge amounts are being spend on maintenance of the channels and considering the fact that the barges are using the channels, a hike was proposed in the rates for Inland Water Barges. Since the number of Inland Water Barges plying are very low, there is no much impact on the hike of the rates.								
6.	The existing wharfage rate (Foreign) for cashew	It mentioned here that cargoes like cashew and cashew kernels, fruits are handled in very low								

	kernel and granite are ₹63 and ₹67 per tonne. Port has proposed to reduce these rates to ₹50 and ₹52 respectively. The existing rates for raw cashew (₹49) and fruit (₹48) are proposed to be increased to ₹50 per tonne. The basis on which the new rates have been arrived at to be explained with working sheets. The revenue impact thereon per year for 2012-13 to 2014-15 to be brought out with working sheets.	volume, they are grouped into a common category of "Cashew, nuts and fruits" and a uniform rate is fixed. Likewise with regard to the rate of Granite, it was grouped under 'Construction and building materials' and a uniform rate was fixed.
7.	Though about 40,000 tonnes of cotton and cotton waste are handled per annum COPT has proposed to delete these items from the wharfage schedule. Port to review its proposal.	Since only a meager quantity of cotton and cotton waste is handled, it was deleted as a party of the standardization of the wharfage rates. Also considering the fact that the frequency of the cargo handled is very limited, it was deleted from the Schedule of wharfage rates.
8.	The quantity of defense cargo handled during the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 is 1386 tons, 2424 tons and 38 tons respectively. To substantiate its proposal to increase wharfage from ₹217.55 to ₹300 per MT, COPT has stated that apart from giving priority in berthing port provides separate security and safety measures like fire fighting, round the clock security, special lighting etc to this cargo. COPT is requested to provide a working sheet enlisting the additional expenditure being incurred on handling the defence cargo of about 1616 MT per annum.	The quantity of defense cargo handled during the year 2009-10, 2010-11 and 2011-12 is about 1000 tons, 2000 respectively. Even though the cargo handled is insignificant in terms of volume, Cochin Port accords priority in berthing and handling of such cargo with notified berth and enhanced security. A separate area has to be earmarked for the handling of the defense cargo and also separate security and safety measures like, fire fighting, round the clock security, special lighting etc. need to be provided for the same and hence a higher wharfage rate is proposed. Also it is not possible to correctly estimate the cost incurred for the operation as the costs are clubbed in the total cost. It is also mentioned here that the additional income earned due to the hike is also very meager.
9.	Since the revision of licence fee for allotment of land on licence basis is governed by the Land Policy guidelines announced by the Government on 13 January 2011, the COPT is once again requested to come up with a separate proposal for revision of the storage charge of cargo at transit sheds and warehouses following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines.	The rates and conditions under the head 3.2.3 in the existing SOR has already been approved by TAMP, which was not considered under the purview of the Land Policy Guidelines. The rates and conditions were modified in the proposed SOR for the smooth flow of cargo operations.
10.	The port has proposal to increase the charge from ₹490/- per hour to ₹3000/- per hour for use of the fire tender. When justification therefor was sought with cost details the port has replied that the hiring rate is fixed based on incremental cost incurred like employee cost, fuel cost, water / foam cost, maintenance of the equipment etc. Port is once again requested to submit a working sheet justifying the new rate proposed.	Fire tender is maintained basically for port purposes only. In some emergency situations, it is also hired out. The hiring rate is fixed based on incremental cost incurred like employee cost, fuel cost, water/ foam cost. maintenance of the equipment etc.
11.	It is not clear how the higher rates proposed for taking photographs and films would prompt the users to give more care and attention to the surroundings and prevent them from destroying the port properties and disturbing the normal peace. Since COPT has also stated that it incurs expenditure to clean the port area where the shooting takes place, the details of such expenditure to be furnished in absolute terms.	Taking photographs/ film shooting etc are not port related activity. The users are using the Port properties for commercial purposes. Also it is mentioned here the expenses incurred to clear/ clean Port area after the completion of the shooting depends on the quantity of wastages left behind and the volume of destruction to the Port area. Hence the amount of expenditure incurred for the cleaning cannot be forecasted accurately. Moreover the income generated from this activity is very meager as it is not a regular business. Hence there is no separate cost statement for the same.

12.	When the rationale behind increasing the rates for selective type of vehicles was sought, COPT has replied that the rates have been fixed considering the costs incurred for road maintenance, toll office staff salary, toll office maintenance etc. The rates proposed to be substantiated with working sheets containing the abovementioned cost elements.	The Port is maintaining 2 toll gates in the Port area, one at Ernakulam road and one at Mattancherry road. For the smooth functioning of the same there are at present 38 watch & ward security staff working in both the toll gates in 3 shifts. The employee related cost comes to more than ₹1.5 crores p.a. Also considering the costs incurred for road maintenance, toll office maintenance, electricity & water charges, computer and stationery charges etc., a slight hike is proposed in the toll charges. Also the toll charges have been restructured.
13.	COPT was advised to refer to the TAMP Order No.TAMP/11/2008-COPT dated 16 June 2010 wherein at para 7(iv) the port was directed to examine the points earlier raised by BSNL and the Bharati Airtel Limited and then submit a separate proposal, if found necessary, for levying way leave charges for TV/Telephone lines. COPT has not taken note of this advice of this Authority.	The Port is a "local authority" and hence reserves the right to give permission subject to reasonable conditions. The telephone lines are going through the Port lands which are owned and maintained by the Port. It is also mentioned here that a large number of private offices are working inside the Port land and M/s.BSNL & Bharti Airtel Limited are doing commercial business earning revenue from their operations and they are not extending any consideration or concessions to the Port.. Hence, Port should have the legitimate right to get return from the services provided through its land.
14.	COPT is yet to inform how it would implement the penalty charges for dumping/ disposal of waste material in Port area in a transparent manner. If additional man power deployment is contemplated the details thereof may also be furnished. A working sheet justifying the proposed rates to be furnished.	Port is a restricted area and is a place where many residential houses, hospital, offices, schools etc. are situated. There have been instances of septic/ sewage/ other kinds of waste being dumped in the Port areas during night time by private parties. This is an illegal activity which pollutes the environment, which affects the health of the Port community. Hence the charges are levied as a penalty to discourage and stop such dumping and it is not considered as a source of revenue. The charges are incurred only when a person dumps the waste in Port area. Hence it is not possible to forecast the revenue estimated to generate on account of this charges. The CISF mobile squad is making round all over the Port area to control the activity of waste dumping and the charges will be collected by them.
15.	A separate proposal to be mooted to amend the existing note under way leave charges in the SOR, if the amendment is found necessary.	The method followed by COPT for calculating the area for arriving at the Way Leave Charges is the one, which is being followed in the Port for the last six decades without objection from any user agencies viz. lessees. Port Trust is permitting to lay the pipelines as per petroleum rules in which a side clearance of 30 cms. is mandatory for carrying out inspections, repairs, maintenance etc. between two adjacent pipe lines. The area thus left cannot be made use of for any other purpose or pipe lines cannot be laid without complying with the said requirements in future, also in COPT, all pipelines are laid as underground along various roads as Tank Terminals and their loading/ unloading jetties are located at different locations.

9.2. Further, the COPT has also submitted its additional submissions which are summarised below:

- (i). While migrating the accounts to the SAP system from manual system in 2009-10, the assets were reclassified and regrouped into business and business related assets. Hence it would

be difficult to have a one-one comparison with the figures of the previous years. So Port has furnished the asset details for the year 2011-12. It is also mentioned here that Port has not proposed any hike from the existing rates and the current proposal is only an extension of the existing SOR.

- (ii). Earlier assets relating to quarters, hospitals, roads leading to quarters had been treated as Business related assets. Since considering the fact these assets are sensitive assets and that they are directly/ indirectly linked to Port operations, these assets were grouped under business assets while migrating to the SAP system. It is also mentioned here that the activities/ sub activities are showing a deficit even before considering the permissible ROCE on the capital employed.
- (iii). The details of the Grant-in-Aid received from Gol for the Capital Dredging Project for ICTT, Vallarpadam is given in 'Schedule - C' of the Audited Annual A/cs of the years 2009-10 to 2011-12 (copies furnished). It is also mentioned here that the asset have not been capitalized since the work is still in progress.

10. As stated earlier, the original validity of the Scale of Rates (SOR) approved vide tariff Order dated 23 February 2010 was upto 31 March 2012. Given that the proposal filed by COPT was under process and keeping in view that it would take some more time for the case to mature for final consideration, the Authority vide its Order dated 9 April 2012 extended the validity of the SOR of the COPT till 30 September 2012.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The validity of the existing Scale of Rates of Cochin Port Trust (COPT) approved by this Authority vide its Order No.TAMP/11/2009-COPT dated 23 February 2010 was till 31 March 2012 which has been extended up to 30 September 2012. The COPT has proposed to continue the existing tariff for the next tariff cycle covering three years period from 2012-13 to 2014-15, despite deficit assessed by the port, on the ground that its existing tariff itself are on the higher side as compared to the tariff prevailing in the neighboring ports like New Mangalore Port Trust (NMPT), Chennai Port Trust (ChPT) and V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT). In any case, it is essential to analyse the financial/ cost position of the COPT and examine whether the financial/ cost position permits to allow the COPT to continue with the existing tariff.
- (ii). As brought out earlier, the original proposal filed by the port vide its letter dated 30 September 2011 had to be updated with actual for the year 2011-12. The port filed its revised proposal with unaudited actual financials of 2011-12 vide its letter dated 16 June 2012 along with information / clarification sought by us vide our letter dated 16 April 2012. Even the information / clarifications furnished by the port vide its letter dated 16 June 2012 did not comprehensively address all the points necessitating issue of one more questionnaire, vide our letter dated 16 July 2012, to furnish the required information / clarification. The COPT has furnished final revised cost statements vide its letter dated 21 August 2012. The port has subsequently on different occasions, the last being on 17 October 2012, furnished additional information/ clarification in piecemeal to various points. The revised cost statement filed by the COPT dated 21 August 2012 along with the information/ clarifications submitted by the port during the processing of the case is taken into consideration for the analysis.
- (iii). (a). The last review of Scale of Rates of COPT was done in February 2010 relying on the estimated cost position for the years 2009-10 to 2011-12. The cost statement as per the last tariff Order reflected a total deficit of ₹202.43 crores for the years 2009-10 (one month), 2010-11 and 2011-12 for the port as whole (excluding estate activity), which worked out to 49.7% average deficit for the corresponding period. In the last tariff Order, 40% increase in wharfage rate of defence cargo, 40% in vessel

related charges (except berth hire), 30% increase in berth hire charges with conversion of 6 slab structure into 3 slab structure, some miscellaneous charges like wharf entry permit, embarkation/ disembarkation charges, etc. were approved.

- (b). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates this Authority to review the actual physical and financial performance of the major ports at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.
- (c). The COPT has furnished an analysis comparing the actuals for the past period 2009-10 to 2011-12 with the estimates considered in the last tariff review. The analysis for the past period furnished by the COPT is modified with reference to the following:
 - (i). The income estimates for the years 2009-10 to 2011-12 considered by the COPT are adjusted with reference to increase in the tariff approved in the last tariff order of February 2010, based on the revenue implications quantified in para 12 (xii) (h) of the *ibid* order as well as considering the additional income details furnished by the port during the processing of this case. The increase considered in estimated income in this regard works out to ₹1.94 crores, ₹25.72 crores and ₹41.70 crores for the years 2009-10 (one month), 2010-11 and 2011-12 respectively.
 - (ii). The actuals relating to operating income, operating cost, allocated management and general overheads and depreciation have been considered as reflected in the Annual Accounts of the respective years subject to the adjustments explained in the subsequent paragraphs.
 - (iii). The general approach followed during the last tariff Order is considered for the purpose of assessing the actual net surplus / deficit for the years 2009-10 to 2011-12 also.
 - (iv). The discount on vessel related charges granted during the years 2009-10 to 2011-12 amounting to ₹14.77 crores, ₹22.93 crores and ₹31.93 crores respectively, as furnished by COPT, is added to the actual income reported in the Annual Accounts for the corresponding years.
 - (v). During last revision, as recorded in paragraph 12 (vii) (c) & (e) of tariff order of February 2010, 50% of the estimated revenue share receipts for the years 2009-10 to 2011-12 was considered as income under cargo handling activity and the balance 50% was utilized to meet the estimated maintenance dredging cost under the vessel related activity for the years 2009-10 to 2011-12. In the revised cost statements furnished by COPT in August 2012, though the port has considered 50% of the actual revenue share received from IGTPL during the years 2009-10 to 2011-12 as income under cargo handling activity, it has adjusted only 25% of revenue share receipts against maintenance dredging cost of respective years and has stated that the balance 25% will be transferred to General Reserve to meet the revenue and capital expenses. As there is no provision in the guidelines to transfer the revenue share receipts to General Reserve Fund, the proposal of the port in this regard cannot be accepted. Therefore, the treatment of actual revenue share received from IGTPL during the years 2009-10 to 2011-12 is considered following the approach adopted in the last tariff order of February 2010. Accordingly, 50% of the revenue share received by the COPT during the years 2009-10 to 2011-12 is considered as income under cargo handling activity and the balance revenue share is adjusted against the actual maintenance dredging expenses incurred by the port during the years 2009-10 to 2011-12.
- (d). The income, expenditure and net fixed assets pertaining to electricity distribution, as reported by the port, are excluded from the actuals for assessment of actual performance for the years 2009-10 to 2011-12 in line with the treatment given in the last tariff Order. In respect of depreciation, the difference between the figures reported in the annual accounts of respective years and the figures considered by

COPT in the cost statements are presumably considered as depreciation on assets relating to electricity distribution.

- (e). In case of finance and miscellaneous income, the COPT has excluded the interest on investments for all the years under consideration. In respect of finance and miscellaneous expenditure, interest on loans, ex-gratia VRS, fringe benefit tax have been excluded by the port. As regards the contribution to Pension Fund, the COPT has considered actual pension payments during the years 2009-10 to 2011-12 in the cost statements. The position reported by the port is considered for the analysis of past period. However, some minor difference noticed between the finance and miscellaneous income and finance and miscellaneous expenses figures considered in the cost statements and annual accounts are adjusted based on the figures reported in the annual accounts.
- (f). The value of net block of fixed assets, excluding assets pertaining to electricity distribution, as reported in the Annual Accounts, has been considered by the port for the years 2009-10 and 2010-11 which is considered for analysis of past performance. In respect of year 2011-12, in addition to the electricity related assets, the port has excluded assets with net block to the tune of ₹18.99 crores from the net block reported in the annual accounts, as per details given below:

		(₹ in lakhs)
Assets apportioned to Revenue share	-	989.21
Assets apportioned to SPM activities	-	889.80
Assets apportioned to Ship security	-	20.63

Total	-	1899.64
		=====

The port has not given any reasons for exclusion of the above assets from the net block. Further, the port has not excluded any of these assets in the years 2009-10 and 2010-11. Therefore, and taking into consideration that the income and expenditure relating to these services / activities are considered for analysis of past performance, the net block of the assets as mentioned above is added to the net block considered by COPT for the year 2011-12. The assets pertaining to revenue share is apportioned in the ratio of 50: 50 between cargo handling activity and vessel related activity to be in line with the treatment given to revenue share receipts. The assets relating to SPM activities and ship security are apportioned to vessel related activity.

- (g). As recorded in paragraph 12 (x) (g) of last tariff Order of February 2010, the classification of net fixed assets as business assets, business related assets and social obligation assets was considered as furnished by the COPT. Accordingly, the net block of business related assets was considered at ₹2040.42 lakhs, ₹1996.60 lakhs and ₹1952.78 lakhs for the years 2009-10 to 2011-12 respectively. Likewise, the net block of social obligation assets was considered at ₹11.81 lakhs, ₹11.61 lakhs and ₹11.41 lakhs respectively for the corresponding years. In the present proposal, the COPT has not considered anything towards business related assets and social obligation assets for the years 2009-10 to 2014-15. Though the port has indicated the net block of business related assets as ₹243.07 lakhs, ₹233.87 lakhs, ₹224.67 lakhs and ₹215.47 lakhs for the years 2011-12 to 2014-15 respectively in Form 4A of the cost statements, the return on capital employed calculated by the port for the port as a whole as well as different activities / sub-activities does not reflect this position.

The reason furnished by the port for the difference is the regrouping of certain assets, viz. quarters, hospitals, roads leading to quarters under business assets, which were earlier treated as business related assets, while migrating the accounts to the SAP system. There does not appear to be any merit in the submission of the port in this regard since the migrating to a new accounting system may not influence utilization of assets like quarters, roads. Further, as per the tariff guidelines of 2005, these assets are to be classified as business related assets / social obligation

assets only. In view of the above, the net block of business related assets and social obligation assets considered in the tariff Order of February 2012 for the years 2009-10 to 2011-12 at the estimate level are maintained for analysis of past performance.

- (h). The tariff guidelines stipulate the norms for the various items of working capital, like inventory, sundry debtors, cash balances, etc. The COPT has furnished value of current assets pertaining to sundry debtors, stores inventory and cash balances constituting the current assets for all the years 2009-10 to 2014-15. It has also furnished values of current liabilities and estimated negative working capital for all the years 2009-10 to 2014-15. The working capital is, therefore, taken as nil for assessment of capital base of the port for all the years under consideration.
- (i). The return on capital employed relating to business assets excluding estate activity, for the years 2009-10 to 2011-12 was allowed on proportionate basis linking it to estimated capacity utilization for the respective years, as the capacity utilization was less than 60% for all the years at the estimate level. The return on business related assets was allowed at the then prevailing risk free rate of 7.40%. Based on the design capacity now furnished by the port for the years 2009-10 to 2011-12 and actual traffic achieved in the said three years, the actual capacity utilization worked out to 51.81%, 47.24% and 53.99% for the respective years. The port has claimed full return for the years 2009-10 to 2011-12 even though the capacity utilization is less than 60%. Following the approach adopted during last tariff revision in February 2010, the return on capital employed is allowed on proportionate basis on business assets (excluding assets under estate activity) linked to actual capacity utilisation, full return of 16% on business assets under estate activity and @ 7.40% on business related assets.
- (j). The port has continued to levy the tariff approved in last Order for the period subsequent to 2011-12 also. By the time this Order is implemented, the year 2012-13 would be over. Hence, it is appropriate to consider the cost position reflected in the cost statement for the year 2012-13 as part of the past period. The cost position as assessed by the COPT subject to the modification done for reasons explained in the above analysis is considered.
- (k). A summary of net surplus / deficit after allowable return on capital employed for the past period 2009-10 to 2012-13 subject to the above discussions is as follows:

(₹ in lakhs)

Year	Estimates as per last tariff Order after considering impact of increase granted in tariff	Actuals after the above adjustments
2009-10	(-) 9691	(-) 8052
2010-11	(-) 10124	(-) 10075
2011-12	(-) 8445	(-) 8171
Total	(-) 28620	(-) 26298
2012-13	--	(-) 7517
Total		(-) 33815

It is observed that the aggregate variation in actual physical performance in terms of traffic handled is 6% lower than the estimated position for the years 2009-10 to 2011-12. The variation in the actual income vis-à-vis the estimated position for the three years is found to be 13% higher, which is mainly on account of increase in estate rental income on account of revision of estate rentals with effect from July 2010. In any case, the variation is found to be less than (+) / (-) 20%. The operating cost and the management general overheads for the three years are found to be around 10% higher than the estimated position. The port has explained that variation in the estimated expenses considered in the last tariff Order vis-à-vis the actual position for the years 2009-10 to 2011-12 is mainly because of increase in salaries and wage cost on account of implementation of wage revision to port employees and officers.

It is observed that the actuals of the years 2009-10 to 2011-12 and estimates for the year 2012-13 reflect an operating loss to the tune of ₹226.03 crores even before

allowing return on capital employed. It is notable that the port has not made any claim for adjustment of the deficit during the past period in the current tariff cycle since it has proposed to continue to levy the existing tariff for the next three years also. In view of the clarifications furnished by the port explaining the main reasons for variation in the actuals vis-à-vis the estimates and recognising that the port capacity is under utilised during this period (i.e. around 47% to 54%), it is not found necessary to adjust the past period loss assessed, in the future period and unduly burden the users with the effect of under utilised capacity.

The deficit for the year 2012-13 has been assessed taking into account the estimates. The estimates for the year 2012-13 should, therefore, be replaced with actuals, in the next review of tariff of COPT, so as to determine the actual quantum of past period deficit for the year 2012-13.

- (iv). (a). The actual traffic handled by the port in the year 2011-12 (excluding the containerized traffic handled by India Gateway Terminal Private Limited) is reported at 15.38 Metric Million Tonnes (MMT). The COPT in its revised proposal of June 2012 projected the traffic for the next three years 2012-13 to 2014-15 at 17.03 MMT, 17.44 MMT and 17.86 MMT respectively. Though the port confirmed that its traffic projections are in line with the projections in the 12th Five Year Plan, the estimated traffic for all the said three years were found to be at a lower level than the estimates considered under 12th Five Year Plan. Subsequently, at our request, the port has reconciled the difference in the POL traffic and revised the traffic projections to 17.42 MMT, 19.44 MMT and 21.09 MMT to match the projections in the 12th Five Year Plan. The annual growth considered by the port over the previous year actual / estimate is seen to be 13.32% for 2012-13, 11.56% for 2013-14 and 8.49% for 2014-15.
- (b). Though the port has stated that the Petronet LNG Terminal is expected to be commissioned in April 2013, it has not considered the impact of vessel traffic and cargo traffic in the traffic estimates for the years 2013-14 and 2014-15 in spite of our request on the ground that such details will be available only after commissioning of the project. There does not appear to be any merit in the position reported by the port as the traffic estimates are generally drawn before implementing the project itself. However, in the absence of details, the position reported by the port is relied upon in this analysis.
- (c). Subject to the above discussion and recognizing that the traffic estimates of COPT are as per projections in the 12th Five Year Plan, the traffic projections as furnished by COPT for the years 2012-13 to 2014-15 are considered without any modification. However, if any undue advantage is found to have accrued to the COPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the tariff guidelines of 2005.
- (v). In spite of our request, the port has not furnished detailed item-wise computation of income with reference to the prevailing tariff citing difficulty in compilation of data. It has, however, furnished break-up of income from cargo handling activity, vessel related activity and estate activity and has also confirmed that the income projections for the years 2012-13 to 2014-15 are based on the actual cargo handled and actual income earned during the year 2011-12. It is relevant here to mention that the COPT has reported the actual income for the year 2011-12 net of discounts granted by it. As discussed in an earlier paragraph, the actual reported by the port for the year 2011-12 is modified by us by adding the discounts to reflect the income at ceiling tariff level. The modified income considered for the year 2011-12 is at ₹296.49 crores. The port has estimated an income of ₹321.19 crores, ₹357.78 crores and ₹394.08 crores for the subsequent years 2012-13 to 2014-15. The income estimates as furnished by the COPT are discussed below:
 - (a). Cargo handling income:
 - (i). As stated earlier, the COPT in the revised cost statements furnished by the port in August 2012 has revised upwards the traffic estimates in respect of POL cargo. However, the port has not updated the estimated wharfage

income from handling POL cargo for the years 2012-13 to 2014-15 in line with the increased traffic volume, warranting adjustment of estimated income in this regard. In the revised traffic estimates for POL cargo, the port did not furnish the break-up between estimated traffic at SPM and at berths. Considering that there is vast difference in the wharfage rate applicable at berth (₹65/- per MT) and at SPM (₹25/- per MT), it is found necessary to ascertain the share of revised POL traffic volume at berth and SPM.

In the traffic estimates furnished in June 2012, the port has estimated the POL volume at 14 MMT for each of the years 2012-13 to 2014-15, out of which 9.5 MMT was estimated to be handled at SPM and 4.5 MMT at the berths. The share between SPM and berth works out to 32% and 68% respectively. This ratio is applied on the revised POL traffic estimates furnished by COPT in August 2012 for the years 2012-13 to 2014-15 to ascertain share of estimated POL traffic at SPM and berths for the purpose of estimation of income. Accordingly, the estimated wharfage income from POL cargo at SPM and berths are modified taking into account the revised traffic estimates at SPM and berth and wharfage rate applicable as per existing SoR. The modified income estimates for POL cargo at berth, thus arrived works out to ₹29.95 crores, ₹33.28 crores and ₹35.84 crores respectively for the years 2012-13 to 2014-15 as against ₹29.25 crores estimated by COPT uniformly for all the said three years. Likewise, modified income estimates for POL cargo at SPM, thus arrived works out to ₹24.48 crores, ₹27.20 crores and ₹29.29 crores respectively for the years 2012-13 to 2014-15 as against ₹23.75 crores estimated by COPT uniformly for all the said three years.

- (ii). The estimates of cargo handling income furnished by COPT in respect of other cargo groups, viz. coal & general cargo and fertilizers are found to be in tandem with the traffic estimates for the years 2012-13 to 2014-15 and hence considered without any modification.
 - (iii). The COPT has estimated cargo handling income under sub-activities FC Periyar and Stuffing and destuffing for the years 2012-13 to 2014-15 by applying an annual escalation of 5% over the previous year actual / estimates. Since the income from these activities cannot be directly linked to traffic, the approach adopted by the port is relied upon and the income estimates furnished by the port are considered without any modification.
- (b). Vessel related income:
- (i). As stated earlier, the port did not furnish detailed computation for estimation of vessel related income for the years 2012-13 to 2014-15. Hence, the approach / basis adopted by the port in this regard could not be verified. At our request, the port has furnished the actual number of vessels called upon during the year 2011-12 and the aggregate GRT of all these vessels. The port has also furnished estimated no. of vessels estimated to be called upon during the years 2012-13 to 2014-15. The aggregate GRT hours for the year 2011-12 is calculated based on the number of vessels and aggregate GRT of vessels furnished by the port. Taking into consideration the actual no. of vessels and actual aggregate GRT hours of vessels for the year 2011-12 the estimated aggregate GRT hours of vessels for the years 2012-13 to 2014-15 are arrived at for the estimated no. of vessels furnished by the port for the years 2012-13 to 2014-15.

The income estimated by COPT from major vessel related services, viz. Port dues, Pilotage, Berth hire, SPM – Pilotage & Tug hire for the years 2012-13 to 2014-15 are modified by taking into account the actual aggregate GRT hours of vessels and actual income earned by the port from the respective service during the year 2011-12 and based on the estimated aggregate GRT hours of vessels for the years 2012-13 to 2014-15 on pro-rata basis.

- (ii). The port has not indicated the exchange rate adopted for estimation of the income from vessel related charges denominated in dollar terms despite specific request. The general approach adopted is to update the dollar denominated vessel related income with reference to the exchange rate prevailing at the time of finalization of tariff cases. However, for the year 2012-13, since the average exchange rate is available at ₹54.397 the same is considered in estimation of dollar denominated vessel related income. For the years 2013-14 and 2014-15, the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case, which is at ₹54.268, is considered in the estimation of dollar denominated vessel related income.

For this purpose, the share of estimated income from foreign vessels in the total estimated income is considered based on the share of actual aggregate GRT hours of foreign vessels in the actual aggregate GRT hours of total vessels in the year 2011-12, which worked out to 54.25%.

- (iii). The COPT has not considered any income from hiring its dredger Nehru Satabdhi for the years 2012-13 to 2014-15 stating that the dredger would be fully utilised for port's own dredging requirements. Accordingly, the port has also proposed to delete the rates prescribed in the existing SOR in this regard.

It is relevant here to mention that hitherto the port has shown the income from hiring Nehru Satabdhi and expenditure relating to the dredger as a separate sub-activity under vessel related activity. Though the port has not considered any income under this sub-activity, it has considered the expenses, allocated overheads, depreciation and return on capital employed separately under this sub-activity. When the dredger is proposed to be fully utilized for port purpose, it would be appropriate to charge the expenses pertaining to the dredger to the relevant services like Port Dues, Pilotage, Berth hire, etc. on some rationale. The reason for continuing to show Nehru Satabdhi as a separate sub-activity with 100% loss remains unexplained. In any case, the position reported by the port in this regard is relied upon in this analysis. However, the port is advised to apportion the expenses relating to the dredger to the relevant services on some sound basis during next review of its tariff.

- (iv). The actual income from dry docking service for the year 2011-12 is reported as Nil. However, the port has estimated an income of ₹30 lakhs per year uniformly for all the years 2012-13 to 2014-15 reportedly based on the average income earned during the years 2009-10 to 2010-11. The position reported by the port is relied upon and the income estimated by the port is considered without any modification.
- (v). The port has estimated the income from supply of water through barges and at shore for the years 2012-13 to 2014-15 at par with the actual income earned from these activities during the year 2011-12 without considering any escalation on the ground that there is a limitation of water supply from the Kerala Water Authority on account of acute shortage of water. Though the position reported by the port appears to be reasonable, it is observed that the actual income earned during the years 2009-10 to 2011-12 shows an increasing trend. Following the approach adopted by the port in the estimation of income for FC Periyar and Stuffing & destuffing activities under cargo handling, wherein an escalation of 5% per annum is considered in the estimation of income from these activities, the estimated income furnished from supply of water through barges and at shore by the port for the years 2012-13 to 2014-15 is modified by applying escalation of 5% over the income of the respective previous year taking the actual income for the year 2011-12 as base.

- (vi). In view of the above modifications, the total estimated vessel related income for the years 2012-13 to 2014-15 is considered at ₹204 crores, ₹241.56 crores and ₹274.81 crores respectively as against the estimated income furnished by the port at ₹146.64 crores, ₹168.63 crores and ₹188.99 crores for the corresponding years. It is relevant here to reiterate that the income estimates furnished by port is reportedly based on the actual income of 2011-12 at the discounted level whereas the income estimated by us is based on the modified income of 2011-12 at ceiling tariff level.
- (c). Estate Activity:
The port has estimated the income from estate activity for the years 2012-13 to 2014-15 by applying 2% annual escalation taking the actual income of 2011-12 as the base. The approach adopted by the port is found to be in order and the income estimated by the port is considered without any modification. In line with the approach adopted for past analysis, the income from electricity distribution is excluded by the port for the purpose of estimation of income from estate activity for the future years, which is found to be in order.
- (d). Revenue share:
- (i). The COPT has estimated the revenue share receipts from IGTPPL for the years 2012-13 to 2014-15 at ₹85.03 crores, ₹102.72 crores and ₹123.26 crores respectively. It is observed that the COPT has computed the estimated revenue share receipts by applying revenue share of 33.3% on the estimated revenue of IGTPPL for the said 3 years. Despite specific request, the port has not furnished the detailed computation for estimated revenue of IGTPPL for the years 2012-13 to 2014-15 in terms of estimated traffic of IGTPPL and the existing tariff of IGTPPL approved by this Authority. The port has indicated in the cost statement that the revenue share figures for the year 2012-13 are as per the information furnished to a Parliament question in August 2012. Relying on the position reported by the port for the year 2012-13 and considering that the port has estimated revenue share receipts for the next two years 2013-14 and 2014-15 with an annual escalation of around 20% over the estimated revenue share receipts of respective previous years, the estimated revenue share receipts furnished by the port for the years 2012-13 to 2014-15 are considered without any modification.
- It is relevant to mention here that the existing tariff at IGTPPL approved vide Order No.TAMP/25/2008-IGTPPL dated 5 August 2009 is valid upto 31 December 2015. Hence, the revenue share estimates calculated based on the existing tariff of IGTPPL may not undergo a revision in the years 2012-13 to 2014-15.
- (ii). During the last revision of tariff the port had reported estimated surplus manpower cost from the year 2010-11 onwards consequent to the reversion of employees from IGTPPL on account of handing over of RGCT by IGTPPL. However, during the proceedings of this case, the port has stated that it has no surplus manpower and that all the employees reverted from RGCT have been redeployed at the port. The reason for shift in the stand taken by the port remains unexplained. In any case, the position reported by the port that there is no surplus manpower cost during the years 2012-13 to 2014-15 is relied upon.
- (iii). As discussed in an earlier paragraph, 50% of the revenue share receipts are considered as income under cargo handling activity and the balance 50% are adjusted against the actual maintenance dredging expenses incurred by the port during the respective years, following the approach adopted during the last revision of tariff in February 2010. The reasons for the approach adopted by this Authority have been elaborated in paragraphs 12 (vii) of the tariff Order of 23 February 2010.

- (iv). During the proceedings of this tariff case also, the COPT has made a submission that it is not in a position to maintain a separate Escrow A/c and transfer the revenue share receipts as the port is facing financial crunch and all the revenue share receipts are utilized to meet revenue and capital expenses of the port. Recognising the position reported by the port and also considering that the port has estimated huge maintenance dredging expenses for the next three years, the approach adopted during the last tariff Order of February 2010 may be continued for the next tariff cycle also. Accordingly, 50% of the estimated revenue share receipts for the years 2012-13 to 2014-15 are considered as income under cargo handling activity and the balance 50% is adjusted against the estimated maintenance dredging expenses for the above said three years.
- (e). Subject to the above modifications, the income estimations including 50% of revenue share are considered at ₹378.18 crores, ₹436.37 crores and ₹489.95 crores for the years 2012-13 to 2014-15 respectively as against the estimates furnished by the COPT for the corresponding years at ₹321.20 crores, ₹357.78 crores and ₹394.08 crores respectively.
- (vi). (a). As per clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005, expenditure is to be projected in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. The WPI considered for the tariff revision cases in the year 2012-13 is 6.50%. Accordingly, the port was requested to revise its expenditure projections adopting the escalation factor of 6.50%. The port also in its response of 21 August 2012 confirmed that it has projected the operating expenses for the years 2012-13 to 2014-15 with an escalation factor of 6.50%. However, it is observed from the cost statements (Form 3B) furnished by the COPT that it has applied an escalation factor of 6% for many of the items of expenses, viz. fuel cost, repairs & maintenance, stores & spares, insurance, other expenses, management & general overheads. The operating expenses and overheads estimated by the port with 6% annual escalation are modified by applying an escalation factor of 6.50% p.a.
- (b). The COPT has estimated the total operating expenditure (excluding depreciation and electricity charges under estate activity) for the years 2012-13 to 2014-15 at ₹27848 lakhs, ₹29445 lakhs and ₹30836 lakhs respectively as against the actual operating expenditure of ₹19017 reported in the previous financial year 2011-12. The cost estimates furnished by the COPT for the years 2012-13 to 2014-15 are to be analysed taking the actual operating expenditure for the year 2011-12 as the base. The estimates of operating expenses furnished by the COPT for the years 2012-13 to 2014-15 are analysed in the subsequent paragraphs.
- (c). The actual salaries and wages cost for the year 2011-12 is reported at 9906.74 lakhs. The COPT initially applied a higher escalation factor of 12% per annum in the estimation of salaries and wages cost for the years 2012-13 to 2014-15 taking the actual of 2011-12 as the base, on the ground that wage revision for class III and IV employees are due from 1 January 2012. When requested to justify the higher escalation factor considered for the years 2013-14 and 2014-15, the port has modified the estimates in the revised cost statements furnished in August 2012 by applying 6.50% annual escalation taking the actual salaries and wages cost of 2011-12 as the base. As per the normal practice, an additional escalation of 15% is allowed by this Authority to provide for wage revision of port officers and employees. Considering that wage revision due from 1 January 2012 is applicable only for class III and IV employees and not for officers and recognizing that the port initially claimed an escalation factor of 12% for wage revision increase, the actual salaries and wages for the year 2011-12 are escalated by 12% to provide for wage revision increase. Thereafter, normal escalation of 6.50% is applied to arrive at the estimated salaries and wages expenses for the year 2012-13. For the next two years, the salaries and wage cost is estimated by applying annual escalation of 6.50% taking the modified estimates of 2012-13 as the base.
- The actual number of employees reported by the COPT for the year 2011-12 is at 3102 and the average annual employee cost is worked out to ₹3.19 lakhs. The number of employees for the next three years 2012-13 to 2014-15 is reported at a lower level of 2888, 2681 and 2480. However, the port has not adjusted the estimated salaries and wages cost for the years 2012-13 to 2014-15 considering the reduction in the number of employees. In other words, the port has applied the

escalation factor on the total salaries and wages cost instead of applying it on the average employee cost. Therefore, the estimates of salaries and wages for the years 2012-13 to 2014-15 are moderated by applying the escalation factor, as explained in the preceding paragraph, on the average annual employee cost and taking into account the number of employees furnished by the port for the respective years. The modified estimated salaries and wages cost for the years 2012-13 to 2014-15 is at ₹11001.55 lakhs, ₹10876.85 lakhs and ₹10715.38 lakhs respectively as against the estimates of the port at ₹10550.68 lakhs, ₹11236.48 lakhs and ₹11966.85 lakhs for the corresponding years.

- (d). The port has estimated the power cost for the years 2012-13 to 2014-15 with an escalation of 6.50% per annum taking the actual power cost of 2011-12 as the base. The power cost estimated by the port for the above said three years are considered without any modification.
- (e). In the revised proposal of June 2012 the port had considered a lumpsum increase of ₹4.93 crores for the year 2012-13, ₹5 crores for the year 2013-14 over and above the escalation of 6%, in the estimation of fuel cost. When sought to justify the increase, the port had stated that it has revised the estimates for the years 2012-13 to 2014-15 with the annual escalation of 6.50% per annum taking the actual of 2011-12 as the base. However, it is seen from the revised cost statements furnished by the port in August 2012 that the port has not revised the fuel cost estimates. Therefore, the fuel cost estimates furnished by the port for the years 2012-13 to 2014-15 are moderated by applying an annual escalation factor of 6.50% per annum on compounding basis taking the actual fuel cost of 2011-12 as the base.
- (f). The port has reportedly executed a maintenance dredging contract with DCI for the years 2011-12 to 2013-14 at a cost of ₹10440 lakhs, ₹10530 lakhs and ₹10980 lakhs respectively. Since there is no contract for the year 2014-15, the maintenance dredging expenses for this year is estimated with an annual escalation of 6.50% over the estimates of previous year 2013-14. Though the port has not furnished documentary evidence/ copies of contract for the amount estimated, the position reported by the port is relied upon.

The actual expenditure incurred during the year 2011-12 is reported at ₹5777.01 lakhs as against the estimate of ₹10440 lakhs due to shortfall in the quantity actually dredged during the year. The port initially included the shortfall in the maintenance dredging expenditure during the year 2011-12 to the tune of ₹4662.91 lakhs in the year 2012-13 in addition to the ₹10530 lakhs proposed to be incurred for the year 2012-13. At our request, the port has distributed the shortfall in actual expenditure during the year 2011-12 equally to the next three years 2012-13 to 2014-15, which is considered.

In view of the above, the maintenance dredging expenses estimated by the port for the years 2012-13 to 2014-15 at ₹12084.30 lakhs, ₹12534.30 lakhs and ₹13428.00 lakhs are considered without any modification. It is relevant here to mention that in addition to the maintenance dredging expenses estimated for the above said three years, the port has proposed to deploy the dredger Nehru Satabdhi also for port's own dredging requirements. It may be possible that in view of the proposed utilization of Nehru Satabdhi fully for port's own use, there may be savings in the estimated maintenance dredging expenses for the next three years. However, since the port has stated that it has already executed the contract with DCI for maintenance dredging upto 2013-14, the estimated maintenance dredging expenses are not moderated in this regard.

As stated earlier, 50% of estimated revenue share receipts during the years 2012-13 to 2014-15 are adjusted against the estimated maintenance dredging expenses for the respective years and the balance is considered as operating expenditure.

The port has allocated part of the actual maintenance dredging cost to POL (cargo handling) activity in the years 2009-10 to 2011-12. Likewise, the port has allocated a part of the estimated maintenance dredging cost for the years 2012-13 to 2014-15 also to POL (cargo handling) activity.

During the last tariff review at COPT in February 2010 also the port proposed allocation of maintenance dredging cost to POL (cargo handling) activity. For the reasons explained in paragraph 12 (viii) (c) of tariff Order dated 23 February 2010, the approach adopted by the port was not considered and the entire maintenance dredging expenses was considered under the vessel related activity. Maintaining

the approach adopted in the last tariff Order of February 2010, the entire actual / estimated maintenance dredging expenses are considered under vessel related activity in this analysis.

- (g). The port has considered an estimate of ₹7.50 crores for the year 2012-13, ₹7.95 crores for the year 2013-14 and ₹8.43 crores for the year 2014-15 towards dry docking expenses of floating crafts under the repairs and maintenance expenses stating that the floating crafts are to be dry docked once in 2½ years. Despite specific request, the port has not furnished the details of floating crafts to be dry docked and the basis for the estimates. It is observed from the cost statements that the port has considered a lump sum estimate of ₹7.50 crores for 2012-13 which is escalated by 6% p.a. for next two years. Further, it is seen from the annual accounts of past years that (i.e. 2009-10 to 2011-12), the port has incurred an amount of ₹6.41 crores in the year 2010-11 towards dry docking of floating crafts and no substantial expenses have been incurred in the rest of the two years. In view of the above, incurring dry docking expenses of around ₹7.50 crores in all the 3 years may not be a reality. Considering this expenses incurred in 2010-11, ₹7.50 crores is allowed for 2012-13. Since the dry docking expenses are to be incurred only once in 2.5 years and the actual expenditure incurred during the last 3 years also confirms this position, the expenses estimated by the port for the next two years at ₹7.95 crores and ₹8.43 crores are not considered.

The other repairs and maintenance expenses considered by the port for the years 2012-13 to 2014-15 are considered subject to modification of the escalation factor adopted by the port at 6% to the applicable escalation factor of 6.50%.

- (h). The expenses estimated by the port for the years 2012-13 to 2014-15 towards stores & spares, insurance, other expenses management and general overheads are considered subject to modification of the escalation factor adopted by the port at 6% to the applicable escalation factor of 6.50%.

- (i). The port has reported an actual expense of ₹23.03 lakhs in the year 2011-12 for Reachstacker reportedly deployed for pre-stage services rendered at Q-7 area. It has shown this expenditure as a separate item in the cargo handling activity statement. The reasons for showing the expenditure alone as a separate item without showing the relevant income, capital employed, etc. remains unexplained by the port. Therefore, this amount of ₹23.03 lakhs is included in the operating expenses under general cargo sub-activity under the head 'repairs and maintenance'.

For the year 2012-13, the port has estimated an expenditure of ₹1.50 crores on the ground that the actual expenditure of ₹23.03 lakhs of 2011-12 relates to part of the year only. For the next two years, this expenditure has been considered with 6.50% annual escalation on compounding basis taking the estimate for the year 2012-13 as the base. Despite specific request, the port has not furnished any basis for this item of estimated expenditure. It has only stated that this item of expenses comprises of salaries, terminal benefits, R&M, Fuel, etc. for Reachstacker. Further, it is seen from the cost statements [Form 3A and 5A (i)] that though the port has shown this expenditure separately, it is not reflected in the consolidated cost statement (Form 3A). Since the consolidated cost statement (Form 3A) is in agreement with the Details of expenditure furnished in Form 3B, the position reported in the cost statement is considered.

- (j). Subject to the above modifications, the total estimated operating expenses and management general overheads considered for the years 2012-13 to 2014-15 are considered at ₹306.11 crores, ₹300.18 crores and ₹303.07 crores respectively as against the estimates of port at ₹326.87 crores, ₹345.99 crores and ₹363.25 crores for the corresponding years.

- (vii). Clause 2.7.1 of the tariff guidelines of 2005 requires depreciation to be calculated on straight-line method following the life norms adopted as per the Companies Act. The depreciation on assets is calculated by the port on straight-line method following the life norms prescribed by the Ministry of Shipping as reported by the port. The port has not adhered to the advice rendered during the last tariff revision to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal. The COPT is again advised to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation while formulating its next tariff review / revision proposal.

The depreciation estimated by the port in the current tariff cycle is relied upon and considered subject to modification in respect of additions proposed to the gross block in the

year 2014-15 which are not considered by us for the reasons explained in a subsequent paragraph. Further, based on the sub-activity wise capital employed statement furnished by the port for the year 2011-12, it is observed that the net block of assets under sub-activities "dry docking" and "Nehru Satabdhi" under vessel related activities reflect negative figures in the years 2013-14 and 2014-15. Accordingly, the depreciation under these sub-activities for the years 2013-14 and 2014-15 are moderated with the available net block. The depreciation for the port as a whole for these two years also stand moderated to that extent. The estimated depreciation for the years 2012-13 to 2014-15 are considered at ₹1905.34 lakhs, ₹1905.02 lakhs and ₹1773.01 lakhs respectively as against the port's estimates of ₹2029.19 lakhs, ₹2161.09 lakhs and ₹2690.39 lakhs for the corresponding years.

- (viii). (a). The port has estimated Finance and Miscellaneous Income (FMI) for the years 2012-13 to 2014-15 by applying 6.00% annual escalation on compounding basis taking the actual FMI considered for the year 2011-12 as the base. As discussed earlier, the FMI considered by the port for the year 2011-12 is modified slightly to reflect the position reported in the annual accounts. Therefore, the FMI estimated by the port for the above said three years are modified based on the modified FMI considered for the year 2011-12.
- (b). The port has estimated Finance and Miscellaneous Expenses (FME) for the years 2012-13 to 2014-15 by applying 6.50% annual escalation on compounding basis taking the actual FME considered for the year 2011-12 as the base. As discussed earlier, the FME reported by the port for the year 2011-12 is modified slightly to reflect the position reported in the annual accounts. The FME estimated by the port for the respective years are modified based on the modified FME considered for the year 2011-12. Further, since the number of employees retiring in the years 2012-13 to 2014-15 would turn into pensioners, the pension fund contribution estimated by the port for the said three years is increased proportionately based on the actual pension payments for the year 2011-12 and the actual number of pensioners as on 31 March 2012.
- It may be relevant here to mention that the port has considered the estimated contribution to pension fund during the years 2012-13 to 2014-15 based on the estimated pension payments for the respective years. The actual Pension Fund balance as on 31 March 2012 is reported at ₹263.05 crores. As per copy of actuarial valuation report furnished by the port, the balance required as on 31 March 2012 to meet the pension liability of existing pensioners and existing employees is ₹1536 crores. Though there is a shortfall to the tune of ₹1273 crores in the Pension Fund as on 31 March 2012, the port has not proposed to bridge the gap in the future years by enhancing the contribution to the Pension Fund, presumably based on the financial crunch faced by the port. The position reported by the port is relied upon in this analysis. However, the COPT is advised to initiate action to augment the pension fund in a phased manner in order to bridge the gap mentioned above.
- (c). The modified net FME after adjusting modified FMI for the years 2012-13 to 2014-15 are ₹10280.16 lakhs, ₹11297.03 lakhs and ₹12392.18 lakhs respectively as against the net FME estimated by the port the corresponding years at ₹9944.03 lakhs, ₹10590.40 lakhs and ₹11278.77 lakhs respectively.

- (ix). The COPT has reportedly apportioned the management and general overheads, FMI and FME to various main activities and sub-activities based on the direct operating expenditure (excluding depreciation and maintenance dredging cost) of various activities / sub-activities. Since the management and general overheads estimated by the port for the years 2012-13 to 2014-15 is considered without any modification, the position reported by the port is relied upon with reference to management and general overheads. However, since the FMI and FME estimated by the port for the said three years are modified, as discussed in the earlier paragraphs, the modified FMI and FME considered in this analysis are apportioned to various activities/ sub-activities following the approach adopted by the port.
- As directed by this Authority in the previous tariff Order of 23 February 2010, the port has furnished a separate cost statement for SPM activity on standalone basis in order to justify the existing pilotage and tug hire charges at SPM. The cost statement furnished by the port in this regard reflects an estimated surplus of ₹6.15 crores, ₹5.86 crores and ₹5.56 crores for the years 2012-13 to 2014-15. The port has also furnished a sub-activity cost statement [5 A (iii)] for SPM – vessel related charges under vessel related activity, which shows a surplus of ₹10.56 crores, ₹10.44 crores and ₹10.32 crores for the three years 2012-13 to 2014-15 respectively. The income and operating expenses reported in the standalone cost statement for SPM and sub-activity cost statement (Form 5A iii) are not in agreement.

Further, while depreciation, overheads and capital employed are considered in the standalone cost statement, the sub-activity cost statement of the port does not consider these items at all. The reason for following a different approach in these two statements remains unexplained by the port. In any case, since the basis for figures reported in the standalone cost statement are not adequately explained and also recognizing that a decision on tariff revision is taken mainly based on the overall financial / cost position of the port, the sub-activity cost statement furnished by the port for SPM under vessel related activity is considered in this analysis, however, subject to the modifications discussed in the previous paragraphs.

- (x).
 - (a). The port has not estimated any additions to the gross block in the years 2012-13 and 2013-14. It has projected addition to the gross block to the extent of ₹109 crores (₹6 crores under Floating Crafts, ₹50 crores under Docks, seawalls, etc. and ₹53 crores under cranes and vehicles) in the year 2014-15 alone. Despite specific request, the port has not furnished details of schemes, basis for the estimated cost of additions and the likely date of commissioning of the projects. The port has only stated that the proposed additions to the gross block are as per 12th Five year plan. Further, though the port has indicated in Form 4B that the investment is envisaged to handle additional and new bulk cargo, the additional traffic and income details are not furnished by the port. Keeping in view that the port has not furnished requisite details regarding the estimated cost and time schedule for completion of the projects and recognising that considering investment alone without considering the additional traffic and income would result in unnecessary burdening of the port users, the investment proposed by the port in the year 2014-15 is not considered in this analysis. However, if the COPT is in a position to complete and commission the projects for which investments are not considered in this analysis, it may come up with a suitable tariff proposal with cost details, six months before the scheduled date of commissioning of the facility for consideration of this Authority.
 - (b). Following the approach adopted in the last tariff Order of February 2010 and based on the activity wise actual net block of assets furnished by the port for the year 2011-12, the net fixed assets pertaining to electricity distribution activity is excluded in the estimated net block for the years 2012-13 to 2014-15.
 - (c). As already discussed in an earlier paragraph relating to past period analysis, the net block to the tune of ₹18.99 crores, being the value of common assets apportioned to SPM activities, Revenue share and ship security charges, excluded by COPT from the capital employed for the year 2011-12 is added to the capital employed considered by COPT for the said year. The cumulative effect of this modification is considered in the estimated capital employed for the years 2012-13 to 2014-15 also.
 - (d). As already discussed in an earlier paragraph relating to past period analysis, the estimated working capital is taken as Nil for the years 2012-13 to 2014-15.
 - (e). The modified capital employed for the port as a whole for the years 2012-13 to 2014-15 works out to ₹319.43 crores, ₹300.38 crores and ₹282.65 crores respectively as compared to the estimates of COPT at ₹258.77 crores, ₹215.78 crores and ₹405.09 crores respectively for the corresponding years.
 - (f). The classification of assets into business related assets and social obligation assets furnished by COPT is discussed elaborately in an earlier paragraph on past performance analysis. Following the approach adopted for the years 2009-10 to 2011-12, the net block of business related assets and social obligation assets for the next three years 2012-13 to 2014-15 are also estimated based on the net block of business related assets and social obligation assets considered for the year 2011-12, after allowing annual depreciation.
- (xi). The COPT has assessed the designed capacity of the port excluding containerized cargo at 33.48 million tonnes for the year 2012-13 and at 37.48 million tonnes each for next two years 2013-14 and 2014-15. Though the port has not furnished detailed computation for the designed capacity, the position reported by the port is relied upon. The port has assessed the capacity utilisation for the years 2012-13 to 2014-15 at 52.05%, 51.73% and 56.12% respectively which is found to be based on the assessed design capacity and estimated traffic for the corresponding years. The port has in its estimates claimed maximum return of 16% per annum on capital employed. The tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the capacity utilisation of the port. Accordingly and as discussed in an earlier paragraph, the return claimed by the port for the years 2009-10 to 2011-12 is moderated by

linking it to the actual capacity utilization achieved by the port during the respective years. Following the same approach, the estimated return on capital employed for the years 2012-13 to 2014-15 is also moderated by linking it to the estimated capacity utilization. The capacity utilisation does not have a bearing on the assets under estate activity and Business related assets. Hence, the return on this category of assets is not linked to capacity utilisation. While the return on estimated capital employed of estate activity for the above said three years is allowed at the maximum return of 16%, the return on business related assets is allowed at the risk free rate of 6.50% per annum. No return is allowed on social obligation assets as per the tariff guidelines

- (xii). In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and for different main activities / sub-activities for the years 2012-13 to 2014-15 are modified. The modified cost statements are attached as **Annex - I (a) to (r)**. Summarised results of the cost statements are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income				Net Surplus / (deficit)				Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus / Deficit %
		2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2012-13	2013-14	2014-15	
1	COPT as a whole	379.98	438.19	492.02	1310.19	-75.17	-19.26	21.93	-72.50	-19.78%	-4.40%	4.46%	-5.53%
2	Cargo related	129.13	148.86	168.55	446.54	9.68	23.76	38.62	72.05	7.49%	15.96%	22.91%	16.13%
3	Vessel related	204.00	241.56	274.81	720.36	-56.05	-10.24	19.50	-46.79	-27.47%	-4.24%	7.10%	-6.49%
4	Estate	46.86	47.76	48.67	143.29	-28.80	-32.78	-36.18	-97.76	-61.45%	-68.63%	-74.34%	-68.22%
5	COPT as a whole excl Estate	333.12	390.42	443.36	1166.90	-46.37	13.52	58.11	25.26	-13.92%	3.46%	13.11%	2.16%
A	Cargo handling												
1	General cargo	25.98	30.74	35.27	91.98	-65.45	-64.97	-64.00	-194.42	-251.95%	-211.39%	-181.48%	-211.38%
2	POL	29.95	33.28	35.84	99.07	15.43	18.11	19.99	53.52	51.50%	54.41%	55.77%	54.02%
3	Fertiliser	4.52	4.52	4.67	13.71	0.86	0.54	0.37	1.77	19.10%	11.85%	7.94%	12.91%
4	SPM - Wharfage	24.48	27.20	29.29	80.97	24.48	27.20	29.29	80.97	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
5	F.C. Periyar	0.12	0.12	0.13	0.38	-0.62	-0.65	-0.66	-1.93	-519.14%	-516.72%	-505.70%	-513.63%
6	Stuffing & Destuffing	1.56	1.64	1.72	4.93	-7.54	-7.83	-8.00	-23.37	-482.60%	-476.87%	-464.20%	-474.26%
7	50% of Revenue share	42.52	51.36	61.63	155.51	42.52	51.36	61.63	155.51	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	Total	129.13	148.86	168.55	446.54	9.68	23.76	38.62	72.05	7.49%	15.96%	22.91%	16.13%
B	Vessel related												
5	Port Dues	45.98	54.53	62.10	162.60	9.37	18.86	26.88	55.11	20.38%	34.60%	43.28%	33.89%
6	Pilotage	81.29	96.41	109.79	287.49	-33.22	-19.78	-8.32	-61.32	-40.87%	-20.51%	-7.58%	-21.33%
7	Berth Hire	44.07	52.27	59.52	155.86	-6.08	2.90	10.24	7.07	-13.79%	5.55%	17.21%	4.54%
8	Dry docking	0.30	0.30	0.30	0.90	-0.32	-0.35	-0.37	-1.04	-106.90%	-115.66%	-122.44%	-115.00%
9	Nehrur Satabdhi	0.00	0.00	0.00	0.00	-36.39	-25.88	-25.74	-88.02	-	-	-	-
10	Water supply - Barge	0.75	0.78	0.82	2.35	-0.11	-0.10	-0.09	-0.30	-14.35%	-13.25%	-11.10%	-12.85%
11	Water supply - Shore	0.16	0.16	0.17	0.49	-0.77	-0.81	-0.85	-2.43	-495.24%	-497.81%	-492.41%	-495.11%
12	SPM - Pilotage & Tug	30.38	36.03	41.03	107.45	10.40	13.85	16.67	40.92	34.24%	38.43%	40.62%	38.09%
13	Security Charges	1.07	1.07	1.07	3.21	1.07	1.07	1.07	3.21	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
	Total	204.00	241.56	274.81	720.36	-56.05	-10.24	19.50	-46.79	-27.47%	-4.24%	7.10%	-6.49%

- (a). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole for the year 2012-13 shows a deficit of around 20%. In absolute term, the deficit works out to ₹75.17 crores as stated earlier. The position for the subsequent two years 2013-14 and 2014-15 reflects a meagre surplus of 0.29%, which in absolute term works out to ₹2.67 crores. Since the financial year 2012-13 will be over by the time the Order passed in this case is implemented, the estimated cost position for the two years 2013-14 and 2014-15 are analysed in the subsequent paragraphs.
- (b). In absolute terms, on a stand alone basis, the vessel related activity shows a total net surplus of ₹9.26 crores for the said two years. This works out to an average net surplus of 1.79%. The cargo handling activity shows a total surplus of ₹62.37 crores for the corresponding period which works out to a surplus of 19.65%.
- (c). The estate activity shows a total deficit of ₹68.96 crores for the said period of two years which is cross subsidised by vessel and cargo activities leaving a meagre surplus of ₹2.67 crores. The cost statement for estate activity discloses a deficit position despite the revised lease rentals approved vide Order No.TAMP/33/2007-COPT dated 4 May 2010 which came into force with effect from 10 July 2010 and valid for a period of 5 years. This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. However, in this case, the estate is being cross subsidised by the port's core functioning.
- (d). The estimated cost position for the port as a whole excluding estate activity for the period of two years shows a surplus of ₹71.63 crores. The estimated surplus as a percentage of estimated operating income for the corresponding period works out to an average of 8.59%. It may appear from the cost position that there is a case for downward revision of existing tariff of COPT. However, it has to be recognized that, as brought out earlier, there is a huge shortfall to the tune of ₹1273 crores in the pension fund as compared to the requirement as per actuarial valuation as on 31 March 2012 and the port has not proposed to augment the fund considering the financial crunch faced by it. It is also noteworthy that the estimated cost position for

- the year 2012-13 reflects a deficit to the tune of ₹46.37 crores excluding estate activity. In view of the above, the COPT is allowed to continue with the existing tariff for the next two years 2013-14 to 2014-15.
- (e). Since the proposal of the port is to continue with the existing tariff based on the overall financial / cost position of the port, the surplus / deficit position depicted under various sub-activities under cargo related activity and vessel related activity are not analysed in detail as adjustment of tariff for a particular sub-activity may result in cross-subsidisation to some other sub-activity.
- (f). The cost position and the estimated additional revenue generation are based on the estimates of COPT which contain gaps particularly in the income estimation. Notably, the COPT has not captured the additional traffic and revenue impact on account of commissioning of the LNG Petronet project. Further, the port has not made any provisions for significant productivity improvements. The port is advised to improve the financial position by improving productivity / efficiency of operation and initiating cost reduction drive seriously so as to utilize a portion of the revenue share receipts for future development of the port and to augment the pension fund to make it self-sustainable. The COPT is also advised to optimally and commercially exploit its estate so that the estate activity becomes self-sufficient.
- (xiii). A conditionality to the effect that all charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill was incorporated in the SOR approved vide Order dated 23 February 2010. After the Gazette notification, COPT informed this Authority that the rounding off to the next higher rupee involves higher amount of tax which does not tally with the tax amount shown as per the port's SAP system of accounting, where tax is computed on the basis of the actual bill amount before the rounding off. COPT took the view that due to the aforesaid difficulty, the charges worked out cannot be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill. This Authority favorably considered the issue and under Corrigendum dated 3 September 2010, deleted the note under General terms & conditions relating to rounding off the bill amount to next higher rupee. The COPT, however, in its draft SOR accompanying its proposal dated 30 September 2011 reinstated this provision. When pointed out, the port informed that the inclusion of the said conditionality was due to oversight and the proposed note has been deleted by the COPT from the resubmitted draft SOR.
- (xiv). COPT in its letter dated 30 September 2011 had proposed inclusion of special rates for feeder and mainline vessels visiting ICTT berth at Vallarpadam at US\$ 0.00617 and US\$ 0.0022 respectively. By letter dated 20 January 2012, COPT requested this Authority to withdraw the said proposal stating that in this respect it has declared a special rate as early as in July 2010, based on the then prevailing rate at Colombo Port. COPT also informed that a sub-committee of its Board would monitor the related rates prevailing at Colombo on a regular basis to fix the port tariff on par with Colombo. The port, on request, has informed that since commissioning of the ICTT, Vallarpadam on 11 February 2011 till 31 March 2012 it has foregone from the VRC of mainline container vessels a revenue of ₹10.71 crores (i.e. Income receivable at ceiling level minus Income received at concessional rate). Since the Port's line of action is within the provisions of clause 4.2 of the license agreement it has entered into with IGTP, COPT's request to withdraw its initial proposal for inclusion of special rates for feeder and mainline vessels visiting ICTT berth at Vallarpadam at US\$ 0.00617 and US\$ 0.0022 respectively is agreed to.
- (xv). COPT in its letter dated 30 September 2011 had proposed hike in hire charges for GHD Nehru Shatabdi from ₹35,843/- to ₹46,000/- per hour to cover the increasing operating cost, R&M cost and dry docking expenses. By letter dated 12 October 2011, however, COPT requested this Authority to withdraw the said proposal stating that it has to engage the dredger for its own purpose throughout the year and there will not be any spare capacity to hire it out to other agencies. If the dredger is no longer available for hiring, COPT was advised to consider deletion of the relevant section from its SOR. The port has accordingly proposed to delete the section pertaining to the hire charges for GHD Nehru Shatabdi from its SOR. For the stated reason, the proposal of the port is approved.
- (xvi). (a). In the existing SOR, the berths have been grouped for the purpose of levy of Berth hire charges as (i) General Cargo berths Q-1 to Q-6, (ii) Container Berths Q-7, Q-8 and Q-9, (iii) Oil berths Cochin Oil Terminal (COT), North Tanker Berth (NTB), South Tanker Berth (STB) and (iv) North and South Coal Berths (NCB / SCB). Apart from the above, Fertilizer berth, Q10 and New BTP berth have been included under the schedule of berth hire charges for other vessels / floating crafts. In the proposed SOR, the COPT has regrouped the berths as (i) Q-1 to Q-9, (ii) COT, NTB, STB &

- SCB, (iii) Q-10, BTP & NCB and (iv) Container berth at ICTT. On request the port has explained that earlier shore cranes were available at the general cargo berths Q-1 to Q-6 and containers were handled at the container berths Q-7 to Q-9. Since presently all the shore cranes in the general cargo berths have been dismantled and the container berths have been reverted back to the Port on the migration of IGTPPL to Vallarpadam, all the berths from Q-1 to Q-9 have been grouped together and a single berth hire rate has been proposed. Presently berths Q-10 and BTP have a common berth hire charge. Since the BTP Berth and the NCB have been renovated with heavy expenditure, Q10, BTP & NCB have been grouped together and a single rate has been proposed. Container berth at ICTT is a new berth for which a rate on par with those of Q10, BTP & NCB has also been proposed. The regrouping will result in levy of higher or lower berth hire charges as per the proposal of the port. The Port has, however, confirmed that the regrouping of berths proposed by it is in line with clause 6.5.1 of the tariff guidelines, which stipulates that the berth hire charges should be prescribed by grouping berths having comparable services with rebate for major components of services/ facilities not provided. Considering the detailed explanation furnished by COPT, the proposal to regroup the berths as (i) Q-1 to Q-9, (ii) COT, NTB, STB & SCB, (iii) Q10, BTP & NCB and (iv) Container berth at ICTT is agreed to.
- (b). Clause 6.10 of the tariff guidelines of 2005 requires prescription of berth hire in single slab. For arriving at the single slab from the existing three slabs, COPT was advised to analyze the revenue impact on all the vessels visiting the various berths based on the GRT of the vessels that have called at different berths during the last three years and propose a single slab rate wherein revenue neutralization is achieved and no particular segment is forced to pay more. Accordingly, COPT furnished a working sheet where the income from berth hire charges of 2011-12 has been taken excluding abnormal vessels like – barges, repairs, tugs, dredgers, pleasure yachts, foreign navy vessels etc. In short, only cargo, container and cruise vessels are considered for the analysis as was done during the general tariff revision in the year 2010. COPT also clarified that the vessels (which are not trade vessels and their visit is based on requirement basis) like dredgers, research, repairs etc. have been excluded since some of them may stay at the berths for longer periods and if they are considered for the analysis, it may result in drawing misleading conclusions. Further, as per COPT the berth hire rates are fixed for particular berths and the same rate is charged for any type of vessel berthed. Thus the berth hire rates applied for cargo, container and cruise vessels are also applicable to abnormal vessels like barges, repair, tugs, dredgers, pleasure yachts, foreign navy vessels etc.
- (c). For arriving at the rationalized tariff structure, the port has considered the foreign going vessels (only cargo, container and cruise vessels) visited the port during 2011-12 under four groups of berths viz., (i) Q-1 to Q-9, (ii) Q-10, BTP and NCB, (iii) COT, NTB, STB and SCB and (iv) ICT Vallarpadam. In each group it has considered the number of vessels having GRT up to 15000, GRT between 15001 to 60000 and GRT above 60000, the aggregate GRT of vessels in each GRT group, the aggregate number of hours stay at berth in each GRT group and the berth hire collected during 2011-12 from each GRT group. The aggregate of vessels visited (only cargo, container and cruise vessels) under the four groups of berths stood at 525, their aggregate GRT at 10712714 and the aggregate berth hours at 19880. The total berth hire from the cargo, container and cruise vessels during the year amounted to ₹10.79 crores, as furnished by the port. Considering the number of vessels, their aggregate GRT group-wise, the aggregate hours of stay at berth group-wise and the berth hire collected, the port has arrived at the per GRT per hour rates of US \$ 0.00545, US \$ 0.00617, US\$ 0.00438 and US \$ 0.00617 for the groups of berths viz. (i) Q-1 to Q-9, (ii) Q-10, BTP and NCB, (iii) COT, NTB, STB and SCB and (iv) ICT Vallarpadam respectively. The single slab rates thus arrived at by the port result in an estimated berth hire revenue of ₹11.09 crores per annum, marginally higher by around 3% over the existing 3 slab rates. The port has arrived at the above single slab rates with an exchange rate of 1US\$=₹48.26, stating it was the average of the US \$ rates for the year 2011-12. It has been reworked with the current exchange rate of 1US\$=₹54.268. The per GRT per hour rates so arrived at are US \$ 0.00485, US \$ 0.00549, US \$ 0.00390 and US \$ 0.00549 for the groups of berths viz. (i) Q-1 to Q-9, (ii) Q-10, BTP and NCB, (iii) COT, NTB, STB and SCB

- and (iv) ICT Vallarpadam respectively and this would enable the COPT to fetch a berth hire revenue of ₹11.09 crores, as estimated by the port
- (d). The analysis done by the port for arriving at the single slab rate under four groups of berths is with data pertaining to only cargo, container and cruise vessels and does not capture the details of vessels like – barges, repairs, tugs, dredgers, pleasure yachts, foreign navy vessels etc. Notwithstanding the above gap, recognizing that this exercise is only to arrive at the single slab rate on a logical basis, the calculation furnished by the port is considered in this analysis subject to the modification in the exchange rate explained in the preceding paragraph. The group-wise berth hire rates would not only be applicable for cargo, container and cruise vessels but would be applicable to abnormal vessels like barges, repair, tugs, dredgers, pleasure yachts, foreign navy vessels etc. The rates for coastal vessel are determined at 60% of the rates applicable for foreign going vessels.
- (xvii). As per the existing SOR, the berth hire charge for inland water barges is prescribed separately at ₹0.07097 per GRT per hour. In the proposed SOR, the port has included this item under the heading “berth hire charges for other vessels/floating crafts” with an increased rate of ₹0.1807 per GRT per hour. Since the increase works out to more than 150%, COPT was requested to justify with a separate cost sheet along with estimated additional revenue implications for the years 2012-13 to 2014-15. The port replied that since the number of Inland Water Barges plying are very low it has received only very meager revenue from those barges during the previous years. COPT further stated that since no lash barges are calling at Cochin and the rate for Inland Waterways Barges is unacceptably low, the rates are proposed to be unified for both Lash Barges and Inland Waterways Barges. According to the port, since heavy expenditure is incurred on maintenance of the channels which these barges use, a hike in rate has been proposed. The port has also reported that no lash barges call at Cochin and, therefore, the rate for lash Barges can be clubbed with the rate for Inland Waterways Barges for levy of charges with a rate increase of more than 150%. However, despite repeated requests, no separate cost sheet has been furnished by the port to consider the rate increase. Since calling of Lash Barges at COPT is rare and since there is no objection from the users and also since the overall vessel related activity is in deficit, this Authority accords approval to the proposal of the port.
- (xviii). COPT has proposed to delete the existing note “Port dues are chargeable for sea going vessels of 15 tons and above” appearing below Section 2.1.1 as this provision has been included as item 3 (viii) under section 2.1.2 “Concession in port dues”. The Port’s proposal is in order.
- (xix). COPT has included a new levy of ₹1 lakh per 24 hours or part thereof on international cruise vessels and foreign naval vessels towards security charges in the proposed SOR. The port has filed a separate proposal in this regard and has been reportedly collecting this levy from 24 February 2010 onwards on an adhoc basis. As brought out in the factual position of this note, the proposal filed by COPT in this regard was registered as a separate tariff case and disposed of by this Authority vide Order No.TAMP/30/2010-COPT dated 8 August 2012. In the said tariff Order dated 8 August 2012, this Authority has approved the proposal of COPT to collect the above mentioned levy with retrospective effect. During the proceedings of this case, the port was requested to justify the rates on cost basis. The port has not furnished a separate cost sheet justifying the rates on standalone basis. The port has, however, considered the estimated income as well as expenses from this levy for the years under consideration. Considering the overall financial / cost position of the port for the years 2012-13 to 2014-15, the rate approved by this Authority in ibid Order is allowed to continue.
- (xx). COPT has proposed to reposition the existing note “In cases where GRT of barge is not available, the rate prescribed above will be applicable (on per tonne per hour basis) with reference to the capacity of the Barge in tonnes” below Section 2.3.2. - Schedule of Berth Hire Charges for other vessels/floating crafts/bodies in the proposed Scale of Rates. The port’s proposal is in order.
- (xxi). As per the note below Section 3.2.1 of existing SOR, free period for import cargo will be reckoned from the day following the date of last cargo discharged / landed from the vessel. COPT has proposed to replace this note with “Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the Vessel Completion Date (VCD)”. According to COPT this amendment is needed to be in conformity with the definition of VCD given in Chapter I – Definitions - as Vessel Completion Date means the date on which import operation of the vessel is fully completed. The port’s proposal is in order.

- (xxii). COPT has proposed to delete the cargo items (i) Animals, birds & reptiles, (ii) Asbestos, (iii) Coir & coir products, (iv) Jute & jute products and (v) Cotton and cotton waste from the wharfage schedule stating that they are not handled in the Port during the last so many years. Since the Administration Report of the Port of 2009-10 shows that Cotton and cotton waste have been handled throughout the last decade including 2009-10 the port was requested to revisit its proposal. COPT thereupon informed that the cargo items, animals, birds & reptiles and asbestos were not handled during 2009-10 and 2010-11. Port has also confirmed that some quantities of (i) coir & coir products, (ii) jute & jute products and (iii) cotton and cotton waste continue to be handled. This Authority accords approval to the deletion of cargo items, (i) animals, birds & reptiles and (ii) asbestos from the wharfage schedule. As handling of cargo items (i) coir & coir products, (ii) jute & jute products and (iii) cotton and cotton waste continue it will only be in order to retain those items in the wharfage schedule. In view of the proposed deletion of cargo items animals, birds & reptiles from the wharfage schedule the existing note 6 (g) and note 9 (a) below the wharfage schedule are suitably modified.
- (xxiii). Presently separate wharfage rates are provided for (i) raw cashew nut (₹49.00) (ii) cashew kernels (₹63.00) and (iii) fruits, tamarind seeds, tapioca coconut and copra (₹48.00). The port has proposed to re-group them as 'cashew, nuts & fruits' with the wharfage rate of ₹50.00 per M.T. Port was requested to furnish the reasons for this regrouping along with the revenue impact with working sheets. COPT replied that cargoes like cashew, jute, cotton, building materials etc. are handled in containers where the wharfage is applicable on box basis which is being handled and charges collected by the IGTPPL. By the proposed regrouping, item like raw cashew nut will pay Re.1.00 more per MT, items like fruits, tamarind seeds, tapioca coconut and copra will pay ₹2.00 more per MT and item like cashew kernels will pay ₹13.00 less per MT. Clause 2.16.2 of the tariff guidelines of 2005 permits ports for rationalization of the Scale of Rates. Further, keeping in view that there is no pointed objection from the users, the re-grouping of the cargo items as mentioned above into a single entry as 'cashew, nuts & fruits' as proposed by the port at ₹50 per MT is approved.
- (xxiv). Presently separate wharfage rates are provided for (i) sand and stones (₹52.00) and (ii) granite and marble (₹67.00). The port has proposed to re-group them as 'sand, stone, granite & marble' with the wharfage rate of ₹52.00 per M.T. Port was requested to furnish the reasons for this regrouping along with the revenue impact with working sheets. As per COPT the quantity of these items handled are very meager and hence they have been grouped under 'construction and building materials' with a uniform rate. By the proposed regrouping, item 'granite and marble' will pay ₹15.00 less per MT (a reduction of 22.39%). Clause 2.16.2 of the tariff guidelines of 2005 permits ports for rationalization of the Scale of Rates. Further, keeping in view that there is no pointed objection from the users, the re-grouping of the cargo items as mentioned above into a single entry as 'sand, stone, granite & marble' as proposed by the port at ₹52 per MT is approved.
- (xxv). COPT has proposed to increase the wharfage rate for defence cargo from ₹217.55 per MT to ₹300 per MT stating that it provides additional security and safety measures to this cargo. Port was requested to justify with details of additional security and safety measures to be provided with cost details. It was also informed to furnish the additional income estimated to be realized in this regard. The port in reply stated that the quantity of defense cargo handled during the years 2009-10, 2010-11 and 2011-12 was 1386 tons, 2424 tons and 38 tons respectively. Port further averred that though the cargo handled is insignificant in terms of volume, it accords priority in berthing and handles such cargo with notified berth and enhanced security earmarking a separate area with separate security and safety measures like, fire fighting, round the clock security, special lighting etc. According to COPT it is not possible to correctly estimate the additional income estimated to be realized due to this hike. When COPT was requested to provide a working sheet enlisting the additional expenditure being incurred on handling the defence cargo of about 1616 MT per annum, it informed that the additional income earned due to the proposed hike is meager and it is not possible to correctly estimate the cost incurred for the operation as the costs are clubbed in the total cost. The port has not furnished the working sheet justifying the proposed higher rate. The revenue impact per annum as per the proposed rate increase has not been provided by the port. Further, the Southern Naval Command has vehemently opposed the proposal stating that the Port being ISPS compliant, the charges must be uniform and no separate charges

should be levied on defence cargo. For the stated reasons, this Authority is not in a position to accord approval to the port's proposal.

- (xxvi).(a). The existing SOR of COPT prescribes charges for storage of cargo at transit sheds and warehouses on licence basis with the unit of levy prescribed as 'per week per sq. m.' COPT has proposed to amend the storage charges by reducing the rates as well as by modifying the slabs. The Port has also proposed modifications in the notes prescribed under this section. Since the revision of licence fee for allotment of land on licence basis is governed by the Land Policy guidelines announced by the Government on 13 January 2011, COPT was advised to come up with a separate proposal for revision of the same following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines. COPT, however, has stated that fixing charges for storage of cargo at transit sheds and warehouses on licence basis is in lieu of demurrage and its present proposal is to discourage storage for longer durations. Port is of the view that allotment of areas has to be considered as an alternative to storage on demurrage basis outside the purview of the Land Policy Guidelines. The port further stated that the rates are proposed to be reduced as the cargo which avails storage is finished fertilizers imported by PSUs meant for the farming sector. Since the revision of licence fee for allotment of land on licence basis is governed by the Land Policy guidelines announced by the Government on 13 January 2011, the COPT was once again requested to come up with a separate proposal for revision of the storage charge of cargo at transit sheds and warehouses following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines. Despite this advice, the port again requested that its proposal be approved since the existing rates and conditions in this regard has already been approved by TAMP without considering them under the purview of the Land Policy Guidelines.
- (b). The land policy guidelines announced by the MOS earlier vide its communication dated 8 March 2004 was being followed by this Authority for determining the lease rental of estate of Major Port Trusts including COPT since March 2004. In view of announcement of the revised land policy guidelines for Major Ports 2010 by the MOS, it will have to be followed by this Authority for determining the tariff cases relating to revision of estate rentals of Port Trusts land. Since the method of allotment of space is on license basis, this Authority advised COPT to come up with a separate proposal for revision of the storage charge of cargo at transit sheds and warehouses following the procedure stipulated in the Land Policy guidelines. In any case, the existing rates prescribed by this Authority are ceiling rates and the port has the flexibility to charge lower rate if it so desires.
- (xxvii). COPT has proposed to delete the charges for use of wharf electric crane, (existing Section 4.1.1) the charges for using the port's grabs fitted to the shore cranes (existing Section 4.1.2), charges for light duty mobile crane upto 10T capacity (existing Section 4.1.4) and weighing charges (existing Section 4.4) from the SOR as all the wharf cranes have been dismantled and at present the port is not having any shore cranes or mobile cranes or weighing scale. The proposal is in order.
- (xxviii). COPT has proposed to include charges for (i) Lift on / Lift off charges for containers, (ii) Reefer charges - Electricity supply and monitoring containers and (iii) Examination of containers for clearance, in the proposed Scale of Rates, based on a proposal already filed by it for approval of the above said charges on ad hoc basis. As brought out in the factual position of this note, the proposal filed by COPT in this regard was registered as a separate tariff case and the same was disposed off by this Authority vide Order No.TAMP/21/2011-COPT dated 18 June 2012. In the said Order of 18 June 2012, this Authority has approved the above mentioned new tariff items proposed by COPT for the reasons recorded therein. During the proceedings of this case, the port was requested to justify the rates on cost basis. Though the port has not justified the rates on standalone basis, it has considered the estimated income and expenses from these services for all the years under consideration. In view of the above and considering that the overall financial / cost position of the port is in deficit, the rates approved by this Authority in ibid Order is allowed to continue.

- (xxix). (a). The existing storage charges on import cargo de-stuffed from containers and export cargo admitted for stuffing into containers at CFS and other port facilities are as under:-

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (₹)	Open space (₹)
1	First 3 days	Free	Free
2	4 th to 15 th day	20	12
3	16 th to 30 th day	40	24
4	Thereafter	75	45

- (b). Port has proposed to reduce the existing storage charges on import cargo de-stuffed from containers as under:-

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (₹)	Open space (₹)
1	First 3 days	Free	Free
2	4 th to 15 th day	12	10
3	16 th to 30 th day	20	14
4	Thereafter	40	24

- (c). Port has also proposed to reduce the existing storage charges on export cargo admitted for stuffing into containers at CFS and other port facilities as under:-

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (₹)	Open space (₹)
1	First 5 days	Free	Free
2	4 th to 15 th day	12	10
3	16 th to 30 th day	20	14
4	Thereafter	40	24

- (d). When sought the reasons for the reduction in the rates the port has stated that the rates have been rationalized to ensure the maximum utilization of the storage space (both open and covered) in the event of the migration of the container operations from RGCT to Vallarpadam which took away the proximity advantage of the Port CFS. The additional 2 days free period has been proposed to export cargo to promote export trade. It may appear that the proposed reduction in the existing unit rate will bring down the income of the COPT. However, the attempt made by the COPT is to ensure maximum utilisation of storage space. By the maximum utilisation of storage space the COPT is in a position to improve its income position. The increase in free dwell time for export cargo from the existing level of 3 days to 5 days is in the interest of promoting export trade which may also add to the income of the COPT. Therefore, the proposal of the port is approved.

- (xxx). COPT has proposed to introduce a new Section for storage charges for cars destuffed and stuffed at CFS and other port facilities as under:

Sl. No.	Period of occupation	Unit	Rate (₹)
1	First 3 days	per car per day or part thereof	Free
2	4 th to 15 th day		500
3	16 th to 30 th day		700
4	Thereafter		1000

The port was requested to inform the basis with which the above rates have been arrived at. In reply, the port informed that cars are imported in containers as a part of personal effects and they are given storage facility inside the baggage shed. Since the cars require more space for maneuverability the port has proposed the lump sum rate on unit basis. According to COPT in some cases the cars tend to stay for longer periods and for discouraging such longer stay progressive rates are proposed. According to COPT the proposal is a rationalization of the storage charges applicable for the baggage shed operated by COPT. Though the COPT has brought out the rationale for prescribing a unit levy for storage of

cars instead of the existing tonnage levy, it has not justified the proposed unit rates. Further, whether the switch over from the tonnage based levy to the unit based levy for storage of car would result in an increase or decrease in income is not brought out. Therefore, this Authority is not in a position to approve the proposal of the port in this regard. The COPT is advised to come up with a well analysed proposal in this regard giving justification for the rates so proposed.

- (xxxii). (a). The existing storage charges on personal effects/ unaccompanied baggage de-stuffed from containers are as under:-

Sl. No.	Period of occupation	Rate per cubic metre or part thereof per day or part thereof (₹)
1	First 3 days	Free
2	4 th to 15 th day	25
3	16 th to 30 th day	50
4	Thereafter	100

- (b). Port has proposed to amend the unit of levy of the storage charges on personal effects/ unaccompanied baggage de-stuffed from containers as under:-

Sl. No.	Period of occupation	Unit	(Rate in ₹)
1	First 3 days	per MT or part thereof per day or part thereof	Free
2	4 th to 15 th day		50
3	16 th to 30 th day		80
4	Thereafter		150

- (c). The reason for amending the unit of levy and the basis with which the proposed rates have been arrived was sought from the port. The port has replied that the rates have been amended to MT instead of cubic metre primarily due to the non-availability of the unit of cubic metre in customs documents for personal effects. As per port, since the personal effects are voluminous with less weight compared to cargo, the rate in MT is proposed at a higher rate. The port has further clarified that the storage charges for both cargo and personal effects at the port CFS and the baggage shed are proposed in MT on a progressive basis as the storage charges have been proposed in lieu of *demurrage*. Based on the justification furnished by the port and given that the users have not made any pointed objection with regard to prescription of rates on per tonne basis, the proposal of the port is approved.

- (xxxiv). The port has proposed to increase the charge from ₹490/- per hour to ₹3000/- per hour for use of the fire tender. It was requested to justify the proposal with working sheet and cost details. The additional revenue expected to be generated was also sought. In reply the port informed that the fire tender is maintained basically for port purposes and only in some emergency it is hired out. The port has also stated that the hiring rate is fixed based on incremental cost incurred like employee cost, fuel cost, water / foam cost, maintenance of the equipment, etc. Since no working sheet was submitted, the port was once again requested to submit a working sheet justifying the new rate proposed. Instead of furnishing the working sheet COPT has just reiterated its earlier submission. Though the COPT has identified various cost elements, it has not quantified them in monetary terms. In the absence of a working sheet justifying the proposed rate (which works out to 512% over the existing rate) and considering the fact that the fire tender is hardly hired out, this Authority is not in a position to accord approval to the proposal.

- (xxxv). Charges for taking photographs or shooting films in the port premises have been proposed to be increased by 100%. The port was requested to furnish the yearly revenue impact with workings. Port replied that higher rates have been proposed to prompt the users to give attention to the surroundings and to prevent them from destroying the port properties and disturbing the normal peace. Port has also stated that it has to incur costs to clean the port area where the shooting takes place. The port was requested to clarify how higher rates would prompt users to give more care to the surroundings and prevent them from destroying the port properties and disturbing the normal peace. It was also requested to furnish the details of expenditure incurred in cleaning the areas where shooting takes place. To this the port stated that taking photographs and film shooting are not port related activities and the users avail the facilities for commercial purposes. According to COPT the expenses incurred to clean port area after the completion of the shooting depends on the quantity of wastages

left behind and the volume of destruction to the port area and hence the amount of expenditure incurred for the cleaning cannot be forecasted accurately. Further, the income generated from this activity is very meager as it is not a regular business and hence the port has no separate cost statement for the same. Based on the submissions made by the port, this Authority accords approval to increase the charges by 100% as taking photographs and film shooting are not related to port operations.

- (xxxvi).(a). The Port has proposed to rationalize the existing Toll charges for vehicles by including the rates for one month duration and deleting the rate for 9 months. It has also proposed to increase the toll charges for tourist vehicles, lorries including tankers and two wheelers. The port was requested to explain the rationale behind increasing the rates for selective type of vehicles. The revenue impact per year on the proposed increase was also sought from the port. In reply COPT has stated that the port roads are upgraded incurring huge investment and maintained by the Port. The rates have been standardized considering the costs incurred for road maintenance, toll office staff salary, toll office maintenance etc. Since the reply from the port was on a general nature it was requested to substantiate the rates proposed with working sheets containing all the cost elements. On this request COPT informed that it maintains 2 toll gates, one at Ernakulam road and one at Mattancherry road and for the smooth functioning of the gates 38 watch & ward staff are deployed in 3 shifts at a cost of more than ₹1.5 crores p.a. Also considering the costs incurred for road maintenance, toll office maintenance, electricity & water charges, computer and stationery charges etc., the port is of the view that a slight hike proposed is in order.
- (b). The revision in toll charges proposed is summarized below-
- (i). Presently the unit of levy is for 1 day, for 3 months, for 6 months, for 9 months and for 12 months.
 - (ii). Port has proposed to introduce rates for one month duration and deleting the rate for 9 months
 - (iii). The monthly rates proposed are as under:-

Sl. No.	Type of Vehicle	Monthly ₹
1.	Two wheelers	50
2.	Three wheelers	75
3.	Four wheelers	250
4.	Buses (both public / private)	300
5.	Lorries including tankers	
	- Up to 6 wheels	300
	- More than 6 wheels	400
6.	Prime Movers & Chassis	
	- 20 '	400
	- 40 '	500
7.	Cranes, Pay loaders Bull dozers, Excavators etc.	500

- (iv). Existing daily rates of Tourist Vans and Tourist Buses are proposed to be increased from ₹40 and ₹60 to ₹50 and ₹100 respectively.
- (v). Existing daily rate of lorries including tankers upto 6 wheels is proposed to be increased from ₹15 to ₹20/-.
- (vi). Existing 3 monthly rates of Two wheelers, Four wheelers, lorries including tankers of more than 6 wheels and prime movers and chassis up to 20' are proposed to be increased from ₹90, ₹300, ₹500 and ₹500 to ₹100, ₹600, ₹600 and ₹600 respectively.
- (vii). Existing 6 monthly rates of Two wheelers, lorries including tankers of more than 6 wheels, prime movers and chassis up to 20', prime movers and chassis up to 40' and Cranes, Pay loaders Bull dozers, Excavators etc. are

- proposed to be increased from ₹180, ₹1000, ₹1000, ₹1250 and ₹1250 to ₹200, ₹1200, ₹1200 ₹1500 and ₹1500 respectively.
- (viii). Existing yearly rate of four wheelers is proposed to be decreased from ₹1000 to ₹900.
- (c). Based on the clarifications furnished by the port, this Authority accords approval to the revision in toll charges as detailed above.
- (xxxvii). COPT has proposed to delete the existing Section 6.1 titled 'charges for issue of entry / clearance certificate for vessels not entering the port limits' as such operations are not being carried out in the port for the last several years. The proposal of the port is agreed to.
- (xxxviii). COPT has proposed to delete the existing Section 6 relating to supply of water to the vessels by licensed agencies through tankers stating that it is difficult to ensure the quality of the water supplied by the licensed agencies to the vessels. For the stated reason the port's proposal is agreed to.
- (xxxix). (a). COPT has proposed introduction of way leave charges for telephone cables at ₹5000 per kilometer or part thereof per annum. Attention of the port was drawn to the Order No.TAMP/11/2008-COPT dated 16 June 2010 wherein at para 7(iv) ibid the port has been directed to examine the points earlier raised by BSNL and the Bharati Airtel Limited and then submit a separate proposal, if found necessary. In reply COPT argued that it is a "local authority" and hence it reserves the right to give permission subject to reasonable conditions. According to the port the telephone lines are going through the Port lands which are owned and maintained by the Port and a large number of private offices are working inside the Port land and BSNL & Bharti Airtel Limited are doing commercial business earning revenue from their operations and they are not extending any consideration or concessions to the Port. The Port is, therefore, of the view that it should have the legitimate right to get return from the services provided through its land.
- (b). As early as in February 2008, COPT had proposed the introduction of way leave charges for telephone cables. Bharat Sanchar Nigam Limited (BSNL) and Bharati Airtel Limited raised strong objections stating that they are governed by the India Telegraph Act, 1985 and have license to lay such lines. They had further submitted that license granted to them permits to lay underground cables and that the Government of Kerala has exempted them from payment of way leave charge for the next fifteen years. They also stated that they do not pay such a rental charge anywhere else in the country. BSNL had also refuted the claim made by the port in its proposal about imposition of such levy by Cochin Municipal Corporation. In 2008 COPT could neither clarify nor contradict the submissions made by the BSNL and Bharati Airtel Limited. This Authority then took the view that it had no doubt about the port's entitlement to levy way leave charge for cables drawn within the port area. However, since BSNL and Bharati Airtel Limited had claimed that they are governed by Indian Telegraphs Act and about existence of separate license Agreement with the Government and also that they do not pay such rental any where else in the country, COPT was advised to address frontally the legal issues and submit a separate proposal, if found necessary. Since even now COPT has not addressed the legal issues raised, its proposal is not agreed to.
- (XL). Port has proposed to levy penalty charges for dumping/ disposal of waste material in any kind by any person/ agent in Port area at the rate of ₹10000 per vehicle for the first time and at ₹50000/- for each repetition. Port was requested to explain the necessity for introduction of such a levy. The port was also requested to explain how such a penal levy will be implemented in a transparent manner. The port was also requested to furnish the details of additional man power, if any, proposed to be deployed and the additional revenue expected to be generated from the proposed levy per annum. Further, a working sheet justifying the rates proposed was also sought. COPT has replied that port is a restricted area where many residential houses, offices, schools, etc. are situated and there have been instances of sewage / other kinds of waste being dumped in the Port areas. Since the charges are proposed to be levied as a penalty to discourage and stop dumping, COPT does not consider it as a source of revenue and hence it cannot forecast the revenue. The port's reply was silent as to how it would implement the penalty charges in a transparent manner and whether additional man power has to be deployed. It was, therefore, addressed to furnish clarification along with a working sheet justifying the proposed rates. Port has informed that since the charges will be recovered only when someone dumps the waste in

Port area, it is not possible to forecast the revenue. Port also informed that the CISF mobile squad making round all over the Port area would control the activity of waste dumping and would collect the charges. The port's concern on keeping the environment tidy and clean and free from waste material is highly laudable. However, granting permission to the CISF mobile squad to levy penalty for dumping waste material in port area at the rate of ₹10000 per vehicle for the first time and at ₹50000/- for each repetition would lead to misuse of power and legal disputes. This Authority is, therefore, advised COPT to first lay down procedures for imposition and collection of the proposed penal levy in a transparent manner and thereafter submit a separate proposal, if found necessary.

- (xLi). (a). Presently Section 7.5 under Chapter-VII Estate Rentals specifies 'Way leave charges for laying pipe lines through ports land at ₹360/- per square meter per annum for the area occupied by pipeline. COPT has proposed to introduce under Section 7.5 ibid a new levy of "Way leave charges for laying pipe lines through ports land at SEZ areas at ₹414/- per square meter per annum.
- (b). Port has also proposed to replace the note below Section 7.5 under Chapter-VII Estate Rentals on way leave charges for laying pipe lines through ports land. The existing note prescribed under Section 7.5 ibid reads as "For the purpose of way leave charges, the area occupied by single pipelines should be calculated based on the diameter and length of those pipelines. In case of multi-layer pipeline stacks, the physical area occupied by the multilayer pipeline stacks should be considered and the respective users should be billed for pro-rata area on the basis of the diameter and length of their pipelines passing through that area. With respect to the area shared with road, rails, jetties, etc., the respective users should be billed pro-rata for 50% of concerned area assuming that they do not have exclusive possession of land and what they have is only 'Right of Way'. As far as underground pipes are concerned if the users establish that the possession of surface area above the underground cross-country pipelines is not physically with them, the area occupied by such pipelines should be counted 50% of the product of diameter and length, for the purpose of levy of way leave charges." The note proposed by the port to replace the existing note reads as "For the purpose of way leave charges, the area occupied by single pipelines should be calculated based on the diameter and length of those pipelines. The area occupied will be calculated by multiplying the actual length of the pipeline with the width, which will be taken as (a) For pipelines of 80 mm. or less: 0.3 metre and (b) for other pipelines, the actual width occupied by the line plus 0.3 metre. In case of multi-layer pipeline stacks, the physical area occupied by the multilayer pipeline stacks should be considered and the respective users should be billed for pro-rata basis of the area calculated as above." Since the note proposed varies drastically with the existing note, COPT was requested to clarify.
- (c). Since fixation of way leave charges is governed by the Land Policy guidelines, COPT was requested to submit a separate proposal for introduction of the new levy of way leave charges for laying pipe lines through ports land at SEZ areas at ₹414/- per square meter per annum. In reply the port has stated that the commercial lease rent at the Vallarpadam and Puthuvypeen SEZ area is 15% more than the lease rent at non SEZ areas of these places and hence the way leave charges for laying oil pipelines at SEZ area have been proposed at 15% hike from the way leave charges for laying oil pipelines at Port land (i.e. ₹414.00 (15% hike over ₹360.00)
- (d). On the proposal of replacement of the existing note under Section 7.5 the port has replied that the proposed note is being followed by it for the last six decades without any objection from the lessees and as per petroleum rules, a side clearance of 30 cm. is mandatory for carrying out inspections, repairs, maintenance etc. between two adjacent pipe lines and the area thus left cannot be made use of for any other purpose. According to COPT implementation of the existing note would result in a revenue reduction to the tune of about ₹12.15 lakhs per annum from 1st year onwards. Since all pipelines are laid at Cochin port as underground along various roads (as Tank Terminals and their loading/unloading jetties are located at different locations) and in Cochin Port no Common User Manifold or Way Leave Corridor or Common User Corridor exist as in JNPT, COPT is of the view that there is no justification for adopting the same formula for Cochin Port Trust for area calculation for WLC in tune with JNPT's procedure. On hearing the above views, COPT was

advised to moot a separate proposal to amend the existing note under way leave charges. Instead of adhering to this suggestion, the port has reiterated its earlier stand and requested TAMP to accord approval to the replacement of the existing note.

- (e). In view of announcement of the revised land policy guidelines for Major Ports 2010 by the MOS, it will have to be followed by this Authority for determining the tariff cases relating to revision of estate rentals of Port Trusts land. This Authority advised COPT to come up with a separate proposal for introduction of the levy of way leave charges for laying pipe lines through ports land at SEZ areas and to amend the existing note below Section 7.5 under Chapter-VII dealing with Estate Rentals.

- (xLii). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note at Section 1.2(vi)(a) and (b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.45 %.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of COPT attached as **Annex - II**.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities governing the rates of the COPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and will be in force till 31 March 2015. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The validity of the existing SOR of COPT is deemed to have been extended beyond 30 September 2012 till the effective date of implementation of the Order passed.

13.4. The tariff of the COPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on the assumptions made as explained in the analysis.

13.5. In this regard, the COPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the COPT to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the COPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed suo-motu to review the tariff. This apart, analysis of variations may also be made at the time of the next general review to be done at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus, if any, will be made as per the tariff guidelines of March 2005.

T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
[ADVT-III/4/Exty/143/13]

Annex-I (a)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Consolidated Income & Cost statement for the port as a whole
(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	Traffic (in Million Tonnes) *	13.50	13.45	15.38	17.43	19.44	21.09	17.43	19.44	21.09
I	Operating Income									
	(i) Cargo Handling / Container Handling income	7234.95	7747.86	9074.01	12769.57	14138.38	15642.07	12912.77	14886.38	16855.01
	(ii) Vessel related income	10775.29	13814.02	15979.31	14664.28	16863.48	18899.44	20399.69	24155.87	27480.74
	(iii) Estate Income	3736.66	5103.98	4595.70	4686.01	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64

	Total	21746.90	26665.85	29649.01	32119.86	35778.19	39408.15	37998.47	43818.58	49202.39
II	Operating cost (excl depn)									
	(i) Cargo Handling & storage	4169.71	4397.78	5356.64	7251.25	7678.97	8164.97	5898.42	5921.21	5933.17
	(ii) Port and dock facilities	9877.77	12709.83	10254.30	16969.50	17903.75	18557.15	16170.48	15126.98	14951.80
	(iii) Estate Activity	2742.43	2918.29	3405.60	3626.96	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
	Total	16789.92	20025.90	19016.53	27847.71	29445.43	30835.91	25764.02	24856.55	24809.60
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
III	Depreciation	1288.63	1680.77	1905.34	2029.19	2161.09	2690.39	1905.34	1905.02	1773.01
IV	Management & General Administration Overheads	3648.87	4031.00	4550.98	4839.24	5153.79	5488.78	4846.79	5161.83	5497.35
V	Operating Surplus / (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	19.49	928.18	4176.16	-2596.28	-982.12	393.06	5482.32	11895.18	17122.43
		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VI	Finance & Misc Income (FMI)									
	(i) Profit on sale of assets	37.92	171.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Others with details	849.04	2322.66	1997.17	2124.52	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
	Total	886.96	2493.66	1997.17	2124.52	2262.61	2409.68	2117.00	2244.02	2378.66
VII	Finance & Misc Expenses (FME)									
	(i) Pension payment / contribution	6180.91	10636.00	11192.56	11864.58	12576.45	13331.04	12248.26	13382.48	14601.96
	(ii) Loss on sale of assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Others with details	94.10	63.39	139.81	203.97	276.56	357.41	148.89	158.57	168.88
	Total	6275.01	10699.39	11332.37	12068.55	12853.01	13688.46	12397.15	13541.05	14770.84
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-5388.05	-8205.73	-9335.20	-9944.03	-10590.40	-11278.77	-10280.16	-11297.03	-12392.18
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-5368.56	-7277.55	-5159.04	-12540.32	-11572.52	-10885.71	-4797.83	598.15	4730.25
X	Capital Employed									
	(i). Business Assets	29089.21	33046.65	31884.02	25876.74	21577.51	40508.80	30022.69	28161.69	26432.70
	(ii). Business Related Assets	2040.42	1996.60	1952.78	0.00	0.00	0.00	1908.96	1865.13	1821.31
	(iii). Social Obligation Assets	11.81	11.61	11.41	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	Total	31141.44	35054.86	33848.21	25876.74	21577.51	40508.80	31942.86	30037.84	28264.83
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	4654.27	5287.46	5101.44	4140.28	3452.40	6481.41	4803.63	4505.87	4229.23
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	150.99	147.75	144.51	0.00	0.00	0.00	124.08	121.23	118.39
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	4805.26	5435.21	5245.95	4140.28	3452.40	6481.41	4927.71	4627.10	4347.62

XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	2683.63	2797.24	3011.51	4140.35	3452.50	6481.27	2718.92	2524.54	2536.84
XIV	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-8052.19	-10074.79	-8170.55	-16680.67	-15025.02	-17366.98	-7516.76	-1926.39	2193.41
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)	-37.03%	-37.78%	-27.56%	-51.93%	-41.99%	-44.07%	-19.78%	-4.40%	4.46%

Annex-I (b)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
	(i) General Cargo & coal	885.00	963.53	921.80	2597.66	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
	(ii) POL at Docks	2738.72	2637.70	2958.47	2925.00	2925.00	2925.00	2995.20	3328.00	3583.84
	(iii) Port specific cargo (Fertiliser)	472.62	471.20	334.53	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
	(iv) Others									
	i. Wharfage on POL - SPM	1660.75	2055.83	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00	2448.00	2720.00	2929.10
	ii. Stuffing & De-stuffing	123.33	132.55	148.88	156.32	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
	iii. F C Periyar - Floating Crane	1.56	7.23	11.33	11.90	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
	(v) 50% of Revenue Share from IGTPL	1352.98	1479.82	2469.88	4251.58	5136.03	6163.00	4251.58	5136.03	6163.00
	Total - I	7234.95	7747.85	9074.00	12769.57	14138.38	15642.07	12912.77	14886.38	16855.01
II	Operating Expenses									
	(i) Handling and Storage of general cargo	3286.18	3417.03	4141.79	4386.48	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
	(ii) Handling of POL at Docks	537.48	581.86	583.00	2191.85	2290.71	2426.47	640.06	645.96	651.02
	(iii) Port Specific Cargo - Fertiliser	144.05	156.21	175.45	186.86	199.01	211.94	188.38	197.80	207.73
	(iv) Others									
	i. Wharfage on POL - SPM	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	ii. Stuffing & De-stuffing	156.93	195.03	421.06	448.43	477.57	508.62	466.61	463.07	458.16
	iii. F C Periyar - Floating Crane	45.06	47.65	35.34	37.63	40.08	42.68	39.07	38.94	38.70
	Total - II	4169.71	4397.78	5356.64	7251.25	7678.97	8164.97	5898.42	5921.21	5933.17
III	Depreciation	150.85	187.94	226.64	241.37	257.06	662.60	226.64	226.64	226.64
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1339.68	1362.20	1653.50	1753.43	1867.40	1988.78	1760.98	1875.44	1997.34
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	1574.71	1799.93	1837.22	3523.53	4334.95	4825.72	5026.74	6863.09	8697.86
VI	Allocated share of	301.92	783.49	681.00	714.25	760.67	810.12	696.38	761.09	796.24

	FMI									
VII	Allocated share of FME	2136.03	3361.69	3864.16	4051.62	4314.97	4595.45	4077.99	4592.63	4944.43
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1834.11	-2578.20	-3183.16	-3337.37	-3554.30	-3785.33	-3381.61	-3831.54	-4148.19
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-259.40	-778.27	-1345.94	186.15	780.65	1040.39	1645.12	3031.55	4549.67
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	4515.30	8215.29	7699.97	6523.79	5439.91	10212.68	7517.35	7334.73	7152.11
	(ii). Business Related Assets	925.43	881.61	837.79	0.00	0.00	0.00	793.96	750.14	706.32
	(iii). Social Obligation Assets	11.81	11.61	11.41	0.00	0.00	0.00	11.22	11.02	10.82
	Total	5452.54	9108.50	8549.16	6523.79	5439.91	10212.68	8322.53	8095.89	7869.25
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	722.45	1314.45	1231.99	1043.88	870.49	1633.89	1202.78	1173.56	1144.34
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	68.48	65.24	62.00	0.00	0.00	0.00	51.61	48.76	45.91
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	790.93	1379.68	1293.99	1043.88	870.49	1633.89	1254.38	1222.32	1190.25
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	442.76	686.17	727.14	1043.88	870.49	1633.89	677.60	655.84	688.12
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-702.16	-1464.44	-2073.08	-857.72	-89.83	-593.50	967.52	2375.71	3861.55
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-9.71%	-18.90%	-22.85%	-6.72%	-0.64%	-3.79%	7.49%	15.96%	22.91%

Annex-I (c)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for vessel related activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
	(i). Port Dues	2151.49	2970.67	3350.76	3121.82	3706.91	4221.99	4597.81	5452.91	6209.65
	(ii). Pilotage	4299.70	5433.45	5924.38	6635.75	7879.43	8974.30	8129.25	9641.13	10979.10
	(iii). Berth Hire	2031.34	2644.58	3211.81	2469.60	2840.04	3266.04	4407.15	5226.79	5952.15
	(iv). Dry Docking	40.11	39.27	0.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
	(v). Nehru Sathabdi	636.48	593.64	1089.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi). Water Supply To Ships Through Barges	31.09	64.76	71.05	71.05	71.05	71.05	74.60	78.33	82.25
	(vii). Water Supply To Ships Through Shore	13.29	13.49	14.83	14.83	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
	(viii). SPM - Pilotage & Tug Charges	1559.00	1943.15	2214.23	2214.23	2214.23	2214.23	3038.31	3603.37	4103.43

	for pull back ops.									
	(ix). Security Charges for Cruise & Defense Vessels	12.80	111.00	103.00	107.00	107.00	107.00	107.00	107.00	107.00
	Total - I	10775.29	13814.02	15979.31	14664.28	16863.48	18899.44	20399.69	24155.87	27480.74
II	Operating Expenses									
	(i). Port Dues	1826.22	2370.61	1499.27	3218.52	3229.08	3294.15	3043.89	2908.00	2812.42
	(ii). Pilotage	4029.55	4970.28	4515.53	6928.40	7675.03	8021.21	6362.24	6244.53	6161.58
	(iii). Berth Hire	2123.23	2767.66	1891.86	3636.62	3674.36	3768.37	3480.17	3338.78	3236.18
	(iv). Dry Docking	44.93	32.22	29.83	31.77	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
	(v). Nehru Sathabdi	701.87	1325.08	1087.93	1908.41	2028.71	2156.60	1938.46	1210.19	1231.44
	(vi). Water Supply To Ships Through Barges	36.06	31.78	37.10	39.51	42.07	44.81	40.92	40.95	40.89
	(vii). Water Supply To Ships Through Shore	52.52	40.96	44.66	47.56	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
	(viii). SPM - Pilotage & Tug Charges for pull back operation	1063.39	1171.23	1148.13	1158.73	1170.02	1182.04	1222.76	1302.24	1386.88
	Total - II	9877.77	12709.83	10254.30	16969.50	17903.75	18557.15	16170.48	15126.98	14951.80
III	Depreciation	947.38	1257.21	1381.71	1471.53	1567.18	1669.04	1381.71	1381.39	1249.38
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1373.13	1706.61	1784.70	1900.71	2024.25	2155.83	1900.71	2024.25	2155.83
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-1422.98	-1859.63	2558.60	-5677.46	-4631.70	-3482.58	946.79	5623.25	9123.73
VI	Allocated share of FMI	386.46	1190.25	883.20	927.53	987.82	1052.03	984.37	993.42	1055.73
VII	Allocated share of FME	2734.10	5106.95	5011.48	5261.49	5603.49	5967.72	5764.47	5994.57	6555.82
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2347.64	-3916.69	-4128.28	-4333.96	-4615.67	-4915.69	-4780.10	-5001.15	-5500.09
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-3770.63	-5776.32	-1569.68	-10011.42	-9247.36	-8398.27	-3833.32	622.10	3623.64
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	22999.76	23034.00	22652.21	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	22999.76	23034.00	22652.21	17209.16	14349.98	26940.10	21270.50	19889.11	18639.73

XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	3679.96	3685.44	3624.35	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	3679.96	3685.44	3624.35	2753.46	2296.00	4310.42	3403.28	3182.26	2982.36
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1906.49	1740.98	1956.76	2753.46	2296.00	4310.42	1771.27	1646.17	1673.71
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-5677.12	-7517.30	-3526.44	-12764.88	-11543.36	-12708.68	-5604.59	-1024.07	1949.93
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-52.69%	-54.42%	-22.07%	-87.05%	-68.45%	-67.24%	-27.47%	-4.24%	7.10%

Annex-I (d)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUS
Cost statement for Estate Activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
i	Rent From Land	1254.83	2269.85	2940.53	2999.35	3058.16	3116.97	2999.35	3058.16	3116.97
ii	License Fee Within Wharf Area	236.22	280.91	311.18	317.40	323.63	329.85	317.40	323.63	329.85
iii	License fee from Bldg, Sheds, Others	432.87	964.97	1032.76	1053.42	1074.07	1094.73	1053.42	1074.07	1094.73
iv	License fee from unks, Hawkings, Hoardings, Qtrs etc.	384.17	139.58	25.88	26.40	26.92	27.44	26.40	26.92	27.44
v	Electricity Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
vi	Water Charges	73.91	70.13	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10	80.10
vii	Toll Collection	154.65	234.53	205.24	209.34	213.45	217.55	209.34	213.45	217.55
viii	Licence Fee From IGTPPL	1200.00	1144.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - I	3736.66	5103.98	4595.70	4686.01	4776.32	4866.64	4686.01	4776.32	4866.64
II	Direct Expenses									
	(i) Salary & wages	1151.12	1246.91	1497.45	1594.79	1698.45	1808.85	1662.94	1644.09	1619.68
	(ii) Power	1049.73	1189.70	1385.70	1475.77	1571.69	1673.85	1475.77	1571.69	1673.85
	(iii) Fuel	4.64	4.86	6.03	6.42	6.84	7.28	6.42	6.84	7.28
	(iv) Repairs and maintenance	6.85	18.13	26.47	28.19	30.02	31.97	28.19	30.02	31.97
	(v) Others	530.09	458.69	489.96	521.80	555.72	591.84	521.80	555.72	591.84
	Total - II	2742.43	2918.29	3405.60	3626.96	3862.71	4113.79	3695.11	3808.35	3924.63
III	Depreciation	190.40	235.62	296.99	316.30	336.86	358.75	296.99	296.99	296.99
IV	Allocated share of Mgt. &	936.06	962.19	1112.77	1185.10	1262.14	1344.17	1185.10	1262.14	1344.17

	Genl. Admn. overheads									
V	Operating Surplus/(deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-132.24	987.88	-219.66	-442.35	-685.38	-950.08	-491.20	-591.16	-699.16
VI	Allocated share of FMI	198.58	519.91	432.96	482.74	514.12	547.54	436.25	489.51	526.69
VII	Allocated share of FME	1404.88	2230.76	2456.73	2755.44	2934.55	3125.29	2554.69	2953.85	3270.60
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1206.30	-1710.84	-2023.76	-2272.70	-2420.43	-2577.75	-2118.44	-2464.34	-2743.91
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-1338.54	-722.96	-2243.43	-2715.05	-3105.81	-3527.83	-2609.63	-3055.50	-3443.06
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	1574.15	1797.36	1531.84	2143.80	1787.62	3356.01	1234.84	937.85	640.86
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	1114.99	1114.99	1114.99	0.00	0.00	0.00	1114.99	1114.99	1114.99
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	2689.14	2912.36	2646.83	2143.80	1787.62	3356.01	2349.84	2052.84	1755.85
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	251.86	287.58	245.09	343.01	286.02	536.96	197.57	150.06	102.54
	(ii). Business Related Assets (7.40%)	82.51	82.51	82.51	0.00	0.00	0.00	72.47	72.47	72.47
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	334.37	370.09	327.60	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	334.37	370.09	327.60	343.01	286.02	536.96	270.05	222.53	175.01
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1672.91	-1093.05	-2571.03	-3058.06	-3391.83	-4064.80	-2879.68	-3278.03	-3618.08
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-44.77%	-21.42%	-55.94%	-65.26%	-71.01%	-83.52%	-61.45%	-68.63%	-74.34%

Annex-I (e)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Coal & other cargo' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Estimates furnished by CoPT			Estimates moderated by us		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	COAL & OTHER CARGO									
I	Operating Income	885.00	963.53	921.80	2597.66	3073.61	3526.62	2597.66	3073.61	3526.62
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	2668.71	2770.76	3368.41	3587.36	3820.54	4068.87	3740.66	3698.26	3643.36
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	8.50	8.42	12.83	13.67	14.55	15.50	13.67	14.55	15.50
	(iv) Repairs and maintenance	10.75	8.74	33.02	10.63	11.33	12.06	35.16	37.45	39.88
	(v) Others	598.23	629.11	727.54	774.82	825.19	878.83	774.82	825.19	878.83
	Total	3286.18	3417.03	4141.79	4386.48	4671.61	4975.26	4564.31	4575.45	4577.57
III	Depreciation	84.54	121.98	160.29	170.71	181.81	457.72	160.29	160.29	160.29

IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	1055.81	1058.41	1279.62	1355.24	1443.33	1537.15	1362.79	1451.37	1545.71
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-3541.54	-3633.90	-4659.90	-3314.78	-3223.14	-3443.50	-3489.74	-3113.51	-2756.95
VI	Allocated share of FMI	237.95	608.77	526.56	552.05	587.93	626.15	538.87	588.11	614.31
VII	Allocated share of FME	1683.42	2612.00	2987.80	3131.54	3335.09	3551.87	3155.63	3548.83	3814.73
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1445.47	-2003.23	-2461.24	-2579.49	-2747.15	-2925.72	-2616.76	-2960.72	-3200.41
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-4987.01	-5637.13	-7121.15	-5894.27	-5970.29	-6369.22	-6106.50	-6074.23	-5957.36
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	2243.17	6048.94	4993.12	4230.42	3527.57	6622.52	4862.66	4732.13	4601.52
	(ii). Business Related Assets	459.75	649.13	543.27	0.00	0.00	0.00	513.58	483.97	454.43
	(iii). Social Obligation Assets	5.87	8.55	7.40	0.00	0.00	0.00	7.25	7.11	6.96
	Total	2708.78	6706.62	5543.80	4230.42	3527.57	6622.52	5383.50	5223.21	5062.91
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	358.91	967.83	798.90	676.87	564.41	1059.60	778.03	757.14	736.24
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	34.02	48.04	40.20	0.00	0.00	0.00	33.38	31.46	29.54
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	392.93	1015.87	839.10	676.87	564.41	1059.60	811.41	788.60	765.78
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	219.96	505.23	471.52	676.87	564.41	1059.60	438.31	423.12	442.72
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-5206.97	-6142.37	-7592.67	-6571.14	-6534.70	-7428.83	-6544.81	-6497.35	-6400.08
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	588.36%	637.49%	823.68%	252.96%	212.61%	210.65%	251.95%	211.39%	181.48%

Annex-I (f)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST

Cost statement for sub-activity 'POL' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Estimates furnished by CoPT			Estimates moderated by us		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	POL									
I	Operating Income	2738.72	2637.70	2958.47	2925.00	2925.00	2925.00	2995.20	3328.00	3583.84
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	397.64	440.78	421.24	448.62	477.78	508.84	467.80	462.49	455.63
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.58	1.76	1.20	1.28	1.36	1.45	1.28	1.36	1.45
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	3.07	6.29	6.70	7.13	7.59	6.70	7.13	7.59
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	1570.96	1629.46	1722.24	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	138.26	136.25	154.26	164.29	174.97	186.34	164.29	174.97	186.34
	Total	537.48	581.86	583.00	2191.85	2290.71	2426.47	640.06	645.96	651.02

III	Depreciation	49.44	46.19	45.24	48.18	51.31	179.39	45.24	45.24	45.24
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	172.69	180.23	179.42	191.09	203.51	216.74	191.09	203.51	216.74
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	1979.11	1829.41	2150.82	493.89	379.48	102.41	2118.81	2433.30	2670.85
VI	Allocated share of FMI	38.92	103.66	74.12	77.84	82.90	88.29	75.57	83.03	87.37
VII	Allocated share of FME	275.34	444.78	420.56	441.54	470.24	500.81	442.52	501.02	542.53
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-236.42	-341.12	-346.44	-363.70	-387.34	-412.52	-366.95	-417.99	-455.16
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1742.69	1488.30	1804.38	130.18	-7.87	-310.11	1751.86	2015.31	2215.69
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	1895.65	1737.37	2356.21	1996.29	1664.62	3125.10	2322.11	2288.14	2254.31
	(ii). Business Related Assets	388.52	186.44	256.36	0.00	0.00	0.00	245.25	234.01	222.63
	(iii). Social Obligation Assets	4.96	2.46	3.49	0.00	0.00	0.00	3.46	3.44	3.41
	Total	2289.13	1926.27	2616.06	1996.29	1664.62	3125.10	2570.83	2525.59	2480.35
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	303.30	277.98	376.99	319.41	266.34	500.02	371.54	366.10	360.69
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	28.75	13.80	18.97	0.00	0.00	0.00	15.94	15.21	14.47
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	332.05	291.78	395.96	319.41	266.34	500.02	387.48	381.31	375.16
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	185.88	145.11	222.51	319.41	266.34	500.02	209.31	204.59	216.89
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1556.81	1343.18	1581.87	-189.22	-274.21	-810.13	1542.55	1810.71	1998.80
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	56.84%	50.92%	53.47%	-6.47%	-9.37%	-27.70%	51.50%	54.41%	55.77%

Annex-I (g)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Fertilisers' under cargo handling activity
(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Estimates furnished by CoPT			Estimates moderated by us		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	FERTILISERS									
I	Operating Income	472.62	471.20	334.53	452.12	452.12	466.99	452.12	452.12	466.99
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	28.09	33.31	33.32	35.49	37.80	40.25	37.01	36.59	36.04
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.03	1.25	0.99	1.05	1.12	1.19	1.05	1.12	1.19
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.12	0.44	0.47	0.50	0.53	0.47	0.50	0.53
	(v) Others	114.94	121.53	140.70	149.85	159.59	169.96	149.85	159.59	169.96
	Total	144.05	156.21	175.45	186.86	199.01	211.94	188.38	197.80	207.73
III	Depreciation	3.63	4.57	4.17	4.44	4.73	5.04	4.17	4.17	4.17
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	46.28	48.39	54.00	57.51	61.25	65.23	57.51	61.25	65.23

V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	278.65	262.03	100.91	203.31	187.14	184.79	202.07	188.91	189.87
VI	Allocated share of FMI	10.43	27.83	22.31	23.43	24.95	26.57	22.24	25.42	27.88
VII	Allocated share of FME	73.80	119.41	126.57	132.88	141.52	150.72	130.24	153.41	173.11
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-63.36	-91.58	-104.26	-109.46	-116.57	-124.15	-108.00	-127.99	-145.24
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	215.28	170.45	-3.35	93.86	70.57	60.64	94.07	60.92	44.63
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	79.43	93.16	88.95	75.36	62.84	117.98	85.44	81.92	78.39
	(ii). Business Related Assets	16.28	10.00	9.68	0.00	0.00	0.00	9.02	8.38	7.74
	(iii). Social Obligation Assets	0.21	0.13	0.13	0.00	0.00	0.00	0.13	0.12	0.12
	Total	95.91	103.29	98.76	75.36	62.84	117.98	94.59	90.42	86.25
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	12.71	14.91	14.23	12.06	10.05	18.88	13.67	13.11	12.54
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	1.20	0.74	0.72	0.00	0.00	0.00	0.59	0.54	0.50
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	13.91	15.65	14.95	12.06	10.05	18.88	14.26	13.65	13.05
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	7.79	7.78	8.40	12.06	10.05	18.88	7.70	7.33	7.54
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	207.50	162.67	-11.75	81.80	60.51	41.76	86.37	53.59	37.09
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	43.90%	34.52%	-3.51%	18.09%	13.38%	8.94%	19.10%	11.85%	7.94%

Annex-I (h)

Annex-1

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Wharfage at SPM' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

[illegible]

V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	1660.75	2055.83	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00	2448.00	2720.00	2929.10
VI	Allocated share of FMI									
VII	Allocated share of FME									
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)									
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	1660.75	2055.83	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00	2448.00	2720.00	2929.10
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets									
	(ii). Business Related Assets									
	(iii). Social Obligation Assets									
	Total									
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)									
	(ii). Business Related Assets (6.50%)									
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)									
	Total									
XII	Capacity Utilization									
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization									
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1660.75	2055.83	2229.10	2375.00	2375.00	2375.00	2448.00	2720.00	2929.10
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

Annex-I (i)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'F.C. Periyar' under cargo handling activity
(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Estimates furnished by CoPT			Estimates moderated by us		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	F C PERIYAR									
I	Operating Income	1.56	7.23	11.33	11.90	12.49	13.12	11.90	12.49	13.12
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	40.86	31.07	31.50	33.55	35.73	38.06	34.99	34.59	34.08
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	1.71	2.00	2.43	2.59	2.75	2.93	2.59	2.75	2.93
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Others	2.49	14.58	1.40	1.49	1.59	1.70	1.49	1.59	1.70
	Total	45.06	47.65	35.34	37.63	40.08	42.68	39.07	38.94	38.70
III	Depreciation	0.49	0.81	0.46	0.48	0.52	0.55	0.46	0.46	0.46
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	14.48	14.76	10.88	11.58	12.33	13.14	11.58	12.33	13.14
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-58.46	-55.99	-35.34	-37.80	-40.44	-43.25	-39.21	-39.23	-39.18

VI	Allocated share of FMI	3.26	8.49	4.49	4.72	5.02	5.35	4.61	5.00	5.19
VII	Allocated share of FME	23.08	36.42	25.49	26.76	28.50	30.35	27.01	30.20	32.25
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-19.82	-27.93	-21.00	-22.04	-23.48	-25.00	-22.40	-25.19	-27.06
X	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-78.28	-83.92	-56.33	-59.85	-63.92	-68.26	-61.60	-64.43	-66.24
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	17.54	21.18	2.17	2.28	2.16	2.03	1.76	1.36	0.95
	(ii). Business Related Assets	3.59	2.27	0.24	0.00	0.00	0.00	0.19	0.14	0.09
	(iii). Social Obligation Assets	0.05	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	21.18	23.49	2.41	2.28	2.16	2.03	1.95	1.50	1.04
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	2.81	3.39	0.35	0.37	0.35	0.32	0.28	0.22	0.15
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.27	0.17	0.02	0.00	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	3.07	3.56	0.36	0.37	0.35	0.32	0.29	0.23	0.16
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1.72	1.77	0.20	0.37	0.35	0.32	0.16	0.12	0.09
XI V	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	-80.00	-85.69	-56.54	-60.21	-64.26	-68.58	-61.76	-64.55	-66.33
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-5114.79%	-1184.65%	-498.99%	-506.10%	-514.41%	-522.86%	-519.14%	-516.72%	-505.70%

Annex-I (j)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST

Cost statement for sub-activity 'Stuffing & Destuffing' under cargo handling activity

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10	2010-11	2011-12	Estimates furnished by CoPT			Estimates moderated by us		
					2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	STUFFING & DESTUFFING									
I	Operating Income	123.33	132.55	148.88	156.32	164.14	172.34	156.32	164.14	172.34
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	146.93	183.11	399.45	425.41	453.06	482.51	443.59	438.56	432.05
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	3.81	3.17	8.96	9.54	10.16	10.82	9.54	10.16	10.82
	(iv) Repairs and maintenance	1.22	1.61	1.38	1.47	1.57	1.67	1.47	1.57	1.67
	(v) Others	4.98	7.15	11.27	12.00	12.78	13.61	12.00	12.78	13.61
	Total	156.93	195.03	421.06	448.43	477.57	508.62	466.61	463.07	458.16

III	Depreciation	12.75	14.38	16.48	17.55	18.70	19.91	16.48	16.48	16.48
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	50.42	60.41	129.59	138.01	146.98	156.53	138.01	146.98	156.53
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-96.78	-137.28	-418.25	-447.67	-479.11	-512.72	-464.78	-462.40	-458.83
VI	Allocated share of FMI	11.36	34.75	53.53	56.22	59.87	63.76	55.09	59.52	61.49
VII	Allocated share of FME	80.39	149.08	303.74	318.90	339.62	361.70	322.60	359.17	381.81
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-69.03	-114.34	-250.21	-262.68	-279.75	-297.94	-267.51	-299.65	-320.32
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-165.81	-251.62	-668.46	-710.35	-758.87	-810.65	-732.29	-762.05	-779.15
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	279.52	314.63	259.52	219.87	183.34	344.20	245.37	231.18	216.94
	(ii). Business Related Assets	57.29	33.76	28.24	0.00	0.00	0.00	25.92	23.64	21.42
	(iii). Social Obligation Assets	0.73	0.44	0.38	0.00	0.00	0.00	0.37	0.35	0.33
	Total	337.54	348.84	288.14	219.87	183.34	344.20	271.65	255.17	238.69
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	44.72	50.34	41.52	35.18	29.33	55.07	39.26	36.99	34.71
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	4.24	2.50	2.09	0.00	0.00	0.00	1.68	1.54	1.39
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	48.96	52.84	43.61	35.18	29.33	55.07	40.94	38.53	36.10
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	27.41	26.28	24.51	35.18	29.33	55.07	22.12	20.67	20.87
XIV	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIII)	-193.22	-277.90	-692.97	-745.53	-788.20	-865.73	-754.40	-782.72	-800.02
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	156.67%	209.66%	465.46%	476.92%	480.21%	502.33%	482.60%	476.87%	464.20%

Annex-I (k)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Port Dues' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	PORT DUES									
I	Operating Income	2151.49	2970.67	3350.76	3121.82	3706.91	4221.99	4597.81	5452.91	6209.65
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	176.73	211.37	226.74	241.47	257.17	273.88	251.79	248.94	245.24
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	2.94	1.96	2.28	2.42	2.58	2.75	2.42	2.58	2.75
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	14.48	13.13	13.98	14.89	15.86	13.98	14.89	15.86
	(v) Dredging	1964.52	2502.91	1925.70	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00
	Less: 1/3 of 50% of Revenue share (COPT)	-450.99	-493.27	-823.29	-708.60	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33

	25%)									
	(vi) Others	133.03	133.18	154.73	164.78	175.49	186.90	164.78	175.49	186.90
	Total	1826.22	2370.61	1499.27	3218.52	3229.08	3294.15	3043.89	2908.00	2812.42
III	Depreciation	33.75	38.88	39.44	42.00	44.74	47.64	39.44	39.44	39.44
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	100.47	111.81	122.14	130.08	138.54	147.54	130.08	138.54	147.54
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	191.05	449.36	1689.90	-268.79	294.56	732.66	1384.40	2366.94	3210.25
VI	Allocated share of FMI	22.64	64.31	50.45	63.48	67.60	72.00	51.12	56.80	60.49
VII	Allocated share of FME	160.19	275.94	286.29	360.09	383.49	408.42	299.35	342.75	375.64
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-137.54	-211.63	-235.84	-296.61	-315.89	-336.42	-248.23	-285.95	-315.15
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	53.51	237.73	1454.07	-565.39	-21.33	396.24	1136.17	2080.98	2895.10
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	1861.30	2008.54	2429.01	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1861.30	2008.54	2429.01	1828.27	1524.52	2862.07	2389.56	2350.12	2310.68
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	297.81	321.37	388.64	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	297.81	321.37	388.64	292.52	243.92	457.93	382.33	376.02	369.71
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	154.29	151.81	209.82	292.52	243.92	457.93	198.99	194.51	207.48
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-100.78	85.92	1244.24	-857.92	-265.25	-61.69	937.18	1886.47	2687.62
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-4.68%	2.89%	37.13%	-27.48%	-7.16%	-1.46%	20.38%	34.60%	43.28%

Cost statement for sub-activity 'Pilotage' within vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	PILOTAGE									
I	Operating Income	4299.70	5433.45	5924.38	6635.75	7879.43	8974.30	8129.25	9641.13	10979.10
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	1981.91	2270.42	2556.63	2722.81	2899.79	3088.28	2839.17	2806.98	2765.31
	(ii) Power	0.87	1.81	1.61	1.72	1.83	1.95	1.72	1.83	1.95
	(iii) Fuel	339.08	385.10	485.93	1015.08	1575.99	1670.55	517.51	551.15	586.97
	(iv) Repairs and maintenance	2.51	17.94	32.86	35.00	37.27	39.69	35.00	37.27	39.69
	(v) Dredging	1964.52	2502.91	1925.70	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00
	Less: 1/3 of 50% of Revenue Share (CoPT 25%)	-450.99	-493.27	-823.29	-708.60	-856.00	-1027.17	-1417.19	-1712.01	-2054.33
	(vi) Others	191.66	285.38	336.10	357.94	381.21	405.99	357.94	381.21	405.99
	Total	4029.55	4970.28	4515.53	6928.40	7675.03	8021.21	6362.24	6244.53	6161.58
III	Depreciation	501.59	785.00	926.58	986.81	1050.95	1119.27	926.58	926.58	926.58
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	808.37	917.05	1050.43	1118.71	1191.43	1268.87	1118.71	1191.43	1268.87
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-1039.81	-1238.88	-568.17	-2398.17	-2037.98	-1435.04	-278.28	1278.59	2622.06
VI	Allocated share of FMI	182.18	527.46	433.92	545.92	581.41	619.20	442.89	485.67	509.95
VII	Allocated share of FME	1288.89	2263.14	2462.15	3096.79	3298.08	3512.45	2593.56	2930.65	3166.67
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1106.71	-1735.68	-2028.23	-2550.86	-2716.67	-2893.25	-2150.67	-2444.98	-2656.72
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-2146.52	-2974.57	-2596.40	-4949.03	-4754.65	-4328.30	-2428.95	-1166.40	-34.65
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	12867.03	12541.32	11655.93	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	12867.03	12541.32	11655.93	9301.62	7756.22	14561.24	10729.35	9802.77	8876.18
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	2058.72	2006.61	1864.95	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	2058.72	2006.61	1864.95	1488.26	1241.00	2329.80	1716.70	1568.44	1420.19
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1066.57	947.91	1006.87	1488.26	1241.00	2329.80	893.47	811.35	797.01
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-3213.09	-3922.47	-3603.27	-6437.29	-5995.65	-6658.10	-3322.42	-1977.75	-831.67

XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-74.73%	-72.19%	-60.82%	-97.01%	-76.09%	-74.19%	-40.87%	-20.51%	-7.58%
----	---	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------

Annex-I (m)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST

Cost statement for sub-activity 'Berth Hire' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	<u>BERTH HIRE</u>									
I	Operating Income	2031.34	2644.58	3211.81	2469.60	2840.04	3266.04	4407.15	5226.79	5952.15
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	474.98	603.02	626.18	666.88	710.23	756.39	695.38	687.50	677.29
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	2.96	3.51	3.80	4.04	4.31	4.59	4.04	4.31	4.59
	(iv) Repairs and maintenance	2.90	3.96	4.13	4.39	4.68	4.98	4.39	4.68	4.98
	(v) Dredging	1964.52	2502.91	1925.70	3504.45	3634.95	3841.92	4028.10	4178.10	4416.00
	Less: 1/3 of 50% of Revenue Share (COPT 25%)	-450.99	-493.27	-823.29	-708.60	-856.00	-1027.17	-1417.19	-	-
	(vi) Others	128.86	147.53	155.35	165.45	176.20	187.66	165.45	176.20	187.66
	Total	2123.23	2767.66	1891.86	3636.62	3674.36	3768.37	3480.17	3338.78	3236.18
III	Depreciation	215.68	221.60	200.40	213.42	227.30	242.07	200.40	200.40	200.40
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	195.89	234.80	242.96	258.76	275.58	293.49	258.76	275.58	293.49
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-503.46	-579.47	876.59	-1639.20	-1337.19	-1037.88	467.83	1412.04	2222.08
VI	Allocated share of FMI	44.15	135.05	100.36	126.27	134.48	143.22	102.63	112.17	117.36
VII	Allocated share of FME	312.33	579.44	569.49	716.28	762.84	812.43	600.98	676.87	728.78
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-268.18	-444.39	-469.13	-590.01	-628.36	-669.21	-498.36	-564.70	-611.42
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-771.64	-1023.87	407.47	-2229.21	-1965.55	-1707.09	-30.53	847.34	1610.66
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	7284.97	7372.83	7131.16	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	7284.97	7372.83	7131.16	5636.78	4700.27	8824.11	6930.77	6730.37	6529.97
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	1165.59	1179.65	1140.99	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	1165.59	1179.65	1140.99	901.89	752.04	1411.86	1108.92	1076.86	1044.80
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%

XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	603.86	557.26	616.01	901.89	752.04	1411.86	577.15	557.06	586.34
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1375.51	-1581.13	-208.54	-3131.09	-2717.60	-3118.95	-607.68	290.28	1024.32
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-67.71%	-59.79%	-6.49%	-126.79%	-95.69%	-95.50%	-13.79%	5.55%	17.21%

Annex-I (n)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'SPM - Vessel Related Charges' under vessel related
activity

[illegible]

	Total	0.00	0.00	889.80	0.00	0.00	0.00	889.80	889.80	889.80
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	0.00	0.00	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	0.00	0.00	142.37	0.00	0.00	0.00	142.37	142.37	142.37
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	0.00	0.00	76.86	0.00	0.00	0.00	74.10	73.65	79.90
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	27.85	85.30	306.97	1055.51	1044.22	1032.19	1040.44	1384.83	1667.02
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	1.79%	4.39%	13.86%	47.67%	47.16%	46.62%	34.24%	38.43%	40.62%

Annex-I (o)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Dry Docking' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	Dry Docking									
I	Operating Income	40.11	39.27	0.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00	30.00
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	39.84	29.99	25.99	27.67	29.47	31.39	28.86	28.53	28.11
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.06	0.00	0.22	0.24	0.25	0.27	0.24	0.25	0.27
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	5.03	2.23	3.62	3.86	4.11	4.37	3.86	4.11	4.37
	Total	44.93	32.22	29.83	31.77	33.83	36.03	32.95	32.89	32.75
III	Depreciation	0.55	0.61	0.44	0.47	0.50	0.54	0.44	0.12	0.00
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	14.44	9.98	9.18	9.78	10.41	11.09	9.78	10.41	11.09
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-19.81	-3.54	-39.45	-12.02	-14.75	-17.66	-13.17	-13.42	-13.84
VI	Allocated share of FMI	3.25	5.74	3.79	4.77	5.08	5.41	3.89	4.23	4.39
VII	Allocated share of FME	23.02	24.63	21.52	27.06	28.82	30.70	22.78	25.51	27.29
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-19.76	-18.89	-17.72	-22.29	-23.74	-25.28	-18.89	-21.28	-22.90
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-39.57	-22.42	-57.18	-34.31	-38.49	-42.94	-32.06	-34.70	-36.73
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	21.80	16.50	0.56	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00
	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	21.80	16.50	0.56	0.46	0.38	0.71	0.12	0.00	0.00

XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	3.49	2.64	0.09	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	3.49	2.64	0.09	0.07	0.06	0.11	0.02	0.00	0.00
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1.81	1.25	0.05	0.07	0.06	0.11	0.01	0.00	0.00
XI V	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-41.38	-23.67	-57.23	-34.38	-38.55	-43.05	-32.07	-34.70	-36.73
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-103.18%	-60.28%	-	-114.61%	-128.50%	-143.52%	-106.90%	-115.66%	-122.44%

Annex-I (p)

Annex

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Nehru Satabdhi' under vessel related activity

[illegible]

	Total	880.14	1020.82	495.20	401.08	334.45	627.88	286.17	77.14	0.00
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	140.82	163.33	79.23	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	140.82	163.33	79.23	64.17	53.51	100.46	45.79	12.34	0.00
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	72.96	77.16	42.78	64.17	53.51	100.46	23.83	6.38	0.00
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-862.67	-2200.97	-1231.81	-3364.88	-3565.01	-3836.23	-3639.23	-2588.46	-2573.99
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-135.54%	-370.76%	-113.09%	-	-	-	-	-	-

Annex-I (q)

Annex-4

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Water Supply through Barges' under vessel related activity

[illegible]

	Total	59.84	53.79	47.59	38.54	32.14	60.34	42.34	37.10	31.86
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	9.57	8.61	7.61	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	9.57	8.61	7.61	6.17	5.14	9.65	6.77	5.94	5.10
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	4.96	4.07	4.11	6.17	5.14	9.65	3.53	3.07	2.86
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-42.53	-4.87	-8.86	-20.09	-24.59	-34.99	-10.71	-10.38	-9.13
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-136.79%	-7.52%	-12.48%	-28.28%	-34.61%	-49.24%	-14.35%	-13.25%	-11.10%

Annex-I (r)

GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES OF COCHIN PORT TRUST
Cost statement for sub-activity 'Water Supply through Shore' under vessel related activity

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates furnished by COPT			Estimates moderated by us		
		2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15
	Water supply through Shore									
I	Operating Income	13.29	13.49	14.83	14.83	14.83	14.83	15.57	16.35	17.16
II	Operating Expenses									
	(i) Salary & wages	44.36	31.27	33.88	36.08	38.42	40.92	37.62	37.19	36.64
	(ii) Power	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Fuel	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Repairs and maintenance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(v) Dredging	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(vi) Others	8.17	9.69	10.78	11.48	12.23	13.02	11.48	12.23	13.02
	Total	52.52	40.96	44.66	47.56	50.65	53.94	49.10	49.42	49.66
III	Depreciation	0.57	0.70	0.58	0.61	0.65	0.70	0.58	0.58	0.58
IV	Allocated share of Mgt. & Genl. Admn. overheads	16.87	12.69	13.74	14.64	15.59	16.60	14.64	15.59	16.60
V	Operating Surplus/ (Deficit) (I)-(II)-(III)-(IV)	-56.67	-40.86	-44.15	-47.98	-52.06	-56.41	-48.74	-49.24	-49.68
VI	Allocated share of FMI	3.80	7.30	5.68	7.14	7.61	8.10	5.80	6.35	6.66
VII	Allocated share of FME	26.90	31.31	32.21	40.52	43.15	45.95	33.95	38.33	41.39
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-23.10	-24.01	-26.54	-33.37	-35.54	-37.85	-28.15	-31.98	-34.72
IX	Surplus / (deficit) (V) + (VIII)	-79.77	-64.87	-70.68	-81.36	-87.61	-94.27	-76.89	-81.22	-84.40
X	Capital Employed for the activity									
	(i). Business Assets	24.69	20.19	2.97	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24

	(ii). Business Related Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	24.69	20.19	2.97	2.40	2.01	3.76	2.39	1.82	1.24
XI	RoCE - Maximum permissible									
	(i). Business Assets (16%)	3.95	3.23	0.48	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
	(ii). Business Related Assets (6.50%)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii). Social Obligation Assets (No Return)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	3.95	3.23	0.48	0.38	0.32	0.60	0.38	0.29	0.20
XII	Capacity Utilization	51.81%	47.24%	53.99%	52.05%	51.73%	56.12%	52.05%	51.73%	56.12%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2.05	1.53	0.26	0.38	0.32	0.60	0.20	0.15	0.11
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-81.82	-66.40	-70.94	-81.74	-87.93	-94.87	-77.09	-81.37	-84.51
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-615.55%	-492.07%	-478.51%	-551.35%	-593.09%	-639.90%	-495.24%	-497.81%	-492.41%

Annex - II

Cochin Port Trust
Scale of Rates

CHAPTER - I

1.1. Definitions - General

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). **“Cold move”** shall mean movement of vessel without power of the engine of the vessel.
- (iii). **“Day”** shall mean the period of 24 hours starting from 06.00 hrs. of a day and ending at 06.00 hrs. on the following day.
- (iv). **“Demurrage”** shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within port premises beyond free period, as specified in the scale of rates, and shall not apply for cargo stored at areas licensed to Port users for such purpose.
- (v). **“Full Container Load”** (FCL) shall mean a container containing cargo belonging to one importer / exporter.
- (vi). **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.

- (vii). **“Free period”** shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall be exclusive of Customs notified holidays and Port's non-operating days.
- (viii). **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organization (IMO).
- (ix). **“Hazardous cargo”** shall mean cargo classified as hazardous goods under International Maritime Organization (IMO).
- (x). **“Inland water barge”** shall mean barge, which plies only in inland waterways.
- (xi). **“Inner Harbour”** shall mean dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels between eastern end of outer approach channel buoys to Mattancherry Bridge in the Mattancherry channel and to Venduruthy Bridge in the Ernakulam Channel.
- (xii). **“Less than a Container Load” (LCL)** shall mean a container containing cargo belonging to more than one importer / exporter.
- (xiii). **“Month”** shall mean 30 consecutive calendar days including holidays.
- (xiv). **“Outer Anchorage”** shall mean area west of Vypin and Fort Kochi not within the navigational outer channel but within Cochin Port limits.
- (xv). **“Over dimensional container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xvi). **“Power driven vessel”** shall mean any vessel other than a sailing vessel.
- (xvii). **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for receiving electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xviii). **“Single buoy mooring (SBM) or Single point mooring (SPM)”** are loading buoys anchored offshore and serve as a mooring point for tankers to (off) load gas and/or fluid products.
- (xix). **“Sailing vessel”** shall mean a vessel propelled solely by wind power.
- (xx). **“Shifting”** shall mean the movement of a vessel from one berth to another berth or from one berth to anchorage / mooring or vice versa within the port limits.
- (xxi). **“Ship to Ship (STS)”** operation shall mean transfer of bulk liquid / gas cargo from one vessel to another vessel(s) at a designated place within the notified jurisdiction of Cochin Port for destination to other port(s).
- (xxii). **“Shut out cargo / container”** shall mean any cargo / container brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.
- (xxiii). **“Transshipment”** of cargo / container shall mean any cargo / container landed at Cochin and subsequently shipped through another vessel to other ports.
- (xxiv). **“Vessel Completion Date (VCD)”** means the date on which import operation of the vessel is fully completed.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

-
- (ii). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
 - (iii). (a). Port dues shall be applicable as coastal or foreign going as per the status of the vessel at the time of entry into the port.
 - (b). If the status of the vessel is changed during its stay in the port, then 50% of the pilotage fee for inward and outward leg of the vessel depending upon the status of the vessel at each leg will be levied.
 - (c). Berth hire for the period in which the vessel changes its status will be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block.
 - (iv). (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
 - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers.
 - (v). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels into the Port limit in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
 - (vi). **Penal interest on delayed payments / refunds:**
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest per annum will be 16.45% from the day on which the penal interest starts accruing.
 - (b). Like wise, the port shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest per annum will be 16.45% from the day on which the penal interest starts accruing.
 - (c). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Port Trust. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the MPT Act 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
 - (d). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.

- (vii). The minimum charge recovered in any one application / bill shall be ₹100/- (Rupees One Hundred only).
- (viii). No claim for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, port shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to the port is less than ₹100/-.
- (ix). Vessels carrying simultaneously break-bulk cargo and containers entering the port for simultaneous loading / unloading of containers as well as break bulk cargo, shall be treated as break bulk vessels for the purpose of levy of Port Dues, Pilotage and Berth Hire Charges. The status of the vessel will be determined based on the first visit of the vessel on a particular month for the purpose of levy of port dues.
- (x). A ship will be considered as a scrap vessel from the date it is sold to breakers. Provided that the ship actually undergoes scrap in Cochin Port itself, dues shall be leviable at rates specified.
- (a). When such a vessel occupies any berth, charges at coastal rates will be levied.
- (b). The hire charges for bed of backwaters away from the dredged channels used by ships undergoing scrapping in Cochin shall be 25% of the normal berth hire applicable for coastal vessel provided they utilise their own mooring.
- (xi). (a). A sailing vessel shifting from any jetty / berth at Willingdon Island / Fort Cochin Wharf to a stream or berth or vice versa shall be liable to pay the fees chargeable for the stream or wharf berth as the case may be.
- (b). Sailing vessels will be allowed to be shifted in the inner harbour only undertow, which should be arranged by the owners at their cost, and with the prior written permission of the Deputy Conservator.
- (xii). (a). The cost of damage caused to the equipment or any other property shall be recovered from the user in addition to the penalty.
- (b). Cochin Port Trust shall not be responsible to the user or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition. The user shall indemnify the port trust administration against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition, to any property belonging to the port including the equipment, or to any other persons or property. The liability of the user shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The user shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
- (xiii). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. Cochin Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b). Cochin Port Trust may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). Provided that Cochin Port Trust should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xiv). (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other foreign vessels.

- (b). The cargo / container related charges for all coastal cargo / containers, other than Thermal Coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). In case cargo from foreign port lands at Cochin Port for subsequent transshipment to an Indian port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign-going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.
- (e). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.
- (xv). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the COPT.

CHAPTER - II

VESSEL RELATED CHARGES

2.1.1. Schedule of Port Dues.

Sl. No.	Type of vessel	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of same vessel	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal Vessel	Foreign-going vessel
1.	Tanker (Crude oil & POL Vessels calling at Port Oil Berths)	10.08	0.377	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into the port.
2.	Crude Oil Tanker at SBM & STS	10.08	0.377		
3.	Container Vessels	9.59	0.358		
4.	Other Bulk, Break Bulk & Passengers	7.69	0.287		

2.1.2. Concession in port dues shall be extended to the following vessels:

Sl. No.	Description	Concession/Exemption
1.	Vessels entering the port in ballast and not carrying passengers	25%
2.	Vessels entering the port but does not discharge or take in any cargo or passengers therein (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for purpose of repairs)	50%
3.	(i). Any pleasure yacht	100%
	(ii). Any vessel of war belonging to any Foreign Prince or State but not running for commercial purpose	
	(iii). Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage	
	(iv). Vessels of war flying the white ensign belonging to or in the service of the Republic of India but not running on commercial purpose	
	(v). Any non-commercial vessel belonging to or in the service of Central Government, State Government or Union Territories	
	(vi). Defence vessels	
	(vii). Inland Water Barges carrying cargo to and from the Port.	
	(viii). Sea going vessels below 15 tons	

Notes:

1. For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
2. (i). Whenever mother vessels carrying lash barges, discharge the barges at the outer anchorage and sail out from there without entering the inner harbour will not attract port dues. In such cases, port dues will be collected from the lash barges entering the inner harbour based on their GRT.
- (ii). In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the port dues will not be leviable on the lash barges.
2. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.

2.2. Pilotage Fees**2.2.1. Schedule of Pilotage fees**

Sl. No.	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT					
		Vessels at SBM & STS		Container Vessels		Other vessels	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)
(i).	Upto 30000	11.69	0.4259	20.85	0.7790	21.49	0.8033
(ii).	30001 to 60000			₹625500 plus ₹16.67 per GRT over 30000 GRT	US \$ 23370 plus US \$ 0.6231 per GRT over 30000 GRT	₹644700 plus ₹17.19 per GRT over 30000 GRT	US \$ 24099 plus US \$ 0.6426 per GRT over 30000 GRT
(iii).	60001 and above			₹1125600 plus ₹14.59 per GRT over 60000 GRT	US \$ 42063 plus US \$ 0.5453 per GRT over 60000 GRT	₹1160400 plus ₹15.05 per GRT over 60000 GRT	US \$ 43377 plus US \$ 0.5622 per GRT over 60000 GRT

2.2.2. Schedule of Miscellaneous Pilotage fees**1. Pilotage fee for sailing vessels / Barges**

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Below 200 GRT	Each way per vessel	640.64	23.94
(ii).	200 GRT and above	Each way per vessel	949.70	35.49

2. Detention Charges

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel	Foreign-
---------	-------------	------	----------------	----------

			(in ₹)	going vessel (in US \$)
(i).	For detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made	Per hour or part thereof	3746.40	140

3. Cancellation Charges

Sl. No.	Particulars	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	For the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	5619.60	210

4. Pilotage fees for dredgers

Sl. No.	Particulars	Per 8 hour or part thereof (₹)
(i).	Dredgers other than for port dredging	11200

2.2.3. Schedule of Shifting Charges

Sl. No.	Vessel Size (GRT)	Rate per GRT					
		Vessels at SBM & STS		Container Vessels		Other vessels	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in ₹)	Foreign - going vessel (in US \$)
(i).	Upto 30000	2.9225	0.10647	5.21	0.19474	5.38	0.2008
(ii).	30001 to 60000			₹156300 plus ₹4.17 per GRT over 30000 GRT	US \$ 5842.5 plus US \$ 0.1558 per GRT over 30000 GRT	₹161400 plus ₹4.30 per GRT over 30000 GRT	US \$ 6024 plus US \$ 0.1606 per GRT over 30000 GRT
(iii).	60001 and above			₹281400 plus ₹3.65 per GRT over 60000 GRT	US \$ 10516.5 plus US \$ 0.1363 per GRT over 60000 GRT	₹290400 plus ₹3.77 per GRT over 60000 GRT	US \$ 10842 plus US \$ 0.1406 per GRT over 60000 GRT

2.2.3. (i). Shifting fee for Sailing Vessels / Barges

Sl. No.	Particulars	Unit	Coastal vessel (in ₹)	Foreign-going vessel (in US \$)
(i).	Below 200 GRT	Each way per vessel	350	12.75
(ii).	200 GRT and above	Each way per vessel	420	15.31

Notes:

- Pilotage fee is a composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of port's pilot, with required number of tugs / launches of adequate capacity and shifting(s) of vessels for 'port convenience'. Shifting at the request of vessels will attract separate shifting charges.

2. In case of requisition for the cancellation of the services of the pilot due to power failure or due to break down of port's equipment, within 2 hours before the scheduled time of sailing of the vessel, no cancellation charges will be levied based on a certificate issued to this effect by the concerned officer duly authorised by the port. Likewise, charges for detention of pilot will also not be levied in case the delay is for reasons directly attributable to Port.
3. Every vessel, not under own power, including dumb barges will be charged 50% extra pilotage fee.
4. No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
 - (a). "Port convenience" is defined to mean the following:
 - (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted / in-berthed for undertaking dredging work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels, which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (iii). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (iv). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent-berth due to length restrictions, such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (v). Whenever a vessel is shifted from berths to accommodate classified defence cargo vessel or any vessel carrying hazardous cargo, which needs adjacent-berth to be kept vacant for safety reasons, such shifting and the shifting made to reposition such shifted vessel shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (vi). Container vessels shifted from Container Berths in order to accommodate classified defence cargo in containers and shifted back to container berth after sailing of the defence classified container vessel shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (vii). Bulk / break bulk cargo vessel shifted from one berth to another berth in order to accommodate storage of cargo or shifted due to break down of Port's equipment engaged by the vessel, stacking of cargo at berth frontage due to limitations in load bearing capacity and also due to space constraints shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
 - (b). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:
 - (i). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
 - (ii). Vessels using the berth exclusively for over side loading / discharge.
 - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

5. In case the vessel is moved to Cochin Oil Terminal (COT) or any other berth of the Port and from there it sails out, it should be treated as a fresh entry / exit and the Pilotage as per the existing Scale of Rates of the COPT shall be charged.

2.2.4 Charges for hire of Floating craft

Sl. No.	Category	Unit	Rate (₹)
1.	Pilot Launch and other launches	Per hour or part thereof	490
2.	Mooring Tug	Per tug per hour or part thereof	18620
3.	L & T Poclain & Barge Vijaya	Per hour or part thereof	2100
4.	Speed Boat - twin screw	Per hour or part thereof	13500
5.	Speed Boat - single screw	Per hour or part thereof	6000

2.2.5 Charges for the use of Port's Dry Dock

Sl. No.	Particulars	Rate per day or part thereof	
		Coastal vessel (in ₹)	Foreign -going vessel (in US \$)
1.	Docking & undocking the vessel including 1st day hire, assisting docking & undocking excluding Tugs, Mooring boats, Pilotage etc. and cleaning of dry dock.	90000	3279.76
2.	Dry dock hire from 2nd day to 10th day (both days inclusive) per day or part thereof.	45000	1639.88
3.	Dry dock hire from 11th day to 20th day (both days inclusive) per day or part thereof.	90000	3279.76
4.	Dry dock hire from 21st day or part thereof.	112500	4099.70
5.	Arranging blocks.	45000	1639.88
6.	Slipway per day or part thereof.	3000	-

Notes:

1. An amount of ₹1500/- per day or part thereof will be charged for providing fire line.
2. For connecting & disconnecting shore supply, ₹5000/- will be charged per vessel. Electricity and fresh water shall be supplied as per availability and will be charged as per the scheduled rates applicable.
3. ₹2000/- per day or part thereof will be charged for tying the vessel at Dolphin.
4. Removing & refitting blocks in way of repairs will be charged @ ₹2000/- per set of block.
5. The hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day.
6. Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ ₹1750/- per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after 1600 hours, then the charges shall be double the day shift charges.
7. Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which flooding operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.
8. Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.
9. The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.

10. Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The COPT shall not accept any responsibility/liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.
11. The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.
12. For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 50% of the rates prescribed at Sl.No.1 of this Schedule shall be levied.
13. 50% of the prescribed charges at Sl.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.
These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock-in-charge not later than 1400 hours on 2 days previous to the day fixed for operation.
14. If services of tug, launch, etc. are utilized as a requirement of the dry dock during docking/undocking operation, the same will be charged as per Scale of rates.
15. While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel, along with the expected period of stay in the dry dock indicating dates.

2.3. Berth Hire Charges

2.3.1. Schedule of berth hire charges.

Sl. No.	Name of berths	Rate per GRT per hour	
		Coastal Vessel (in ₹)	Foreign- going Vessel (in US\$)
1	Q1 to Q9	0.1538	0.00485
2	COT, NTB, STB & SCB	0.1237	0.00389
3	Q10, BTP & NCB	0.1743	0.00549
4	Container berth at ICTT	0.1743	0.00549

2.3.2 Schedule of Berth Hire Charges for other vessels/floating crafts/bodies

Berth Hire Charges for other vessels/mooring crafts/bodies						
Sl. No.	Classification		Rate per GRT per hour or part thereof			
			Coastal vessel (in ₹)		Foreign -going vessel (in US \$)	
1.	Inland Waterways Barges		0.1807		-	
2.	Lash Barges:					
	(i). Berth hire for occupying any berth		0.1807		0.00676	
	(ii). Fleeting charges when barges wait at fleeting areas		0.0585		0.00221	
3.	Floating Crafts/ bodies:					
	(i). If occupies port berths		0.1807		0.00676	
	(ii). If does not occupy port berths but remain in port water area		0.0585		0.00221	
			Rate per vessel per hour or part thereof			
4.	Any other vessels:		Sailing vessel / Pleasure yachts		Fishing vessels and trawlers	
			Coastal (in ₹)	Foreign -going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign -going (in US\$)
	(i).	Occupying any berth	23.50	0.8784	37.64	1.4053
	(ii).	Occupying a low Wharf Berth / Fort Cochin wharf berth / jetty at Willingdon Island or other shallow	11.77	0.4394	18.78	0.70213

	water area for anchoring with their own gear anywhere within port limits.				
	(iii). Pleasure yachts: For occupying Pathemari anchorage at Fort Cochin wharf or anchorage in the stream under its own moorings.	11.77	0.4394	-	-
5.	Any vessel anchoring with their own gear anywhere in the dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels.	23.50	0.8784	23.50	0.8784

Note:

In case GRT of floating crafts / bodies / barges is not available, the rate prescribed will be applicable (at per tonne per hour basis) with reference to their capacity in tonnes.

2.3.3. Charges for Hired Tugs

Particulars	Rate per tug hour or part thereof	
	Coastal Vessel (in ₹)	Foreign- going Vessel (in US \$)
Tug charges for SPM, STS or any other operations	16645	606.56

Notes:

1. (i). Berth Hire Charges shall be collected for the period from berthing to un-berthing of the vessels.
- (ii). In respect of container vessels availing the window facility, berth hire charges shall be collected for the period of window allocated to the vessels or the actual period of occupation whichever is higher.
2. Berth hire charge includes the charges for wharf cranes, for first operation (subject to availability) and part of cost of Cochin Port Trust labour supply wherever necessary.
3. No berth hire will be charged on the vessel after expiry of four hours from the time the vessel signals its readiness to sail. There shall be a penalty equal to one day's berth hire charge for a false signal.
4. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
5. (i). Any vessel occupying a berth or berths and requesting any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Berth Hire for each such berth or berths kept vacant for the actual duration. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the Port.
- (ii). The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled, provided advance notice of such action is given by the Port to the vessel-agent. In all such cases, the additional Berth Hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges.
6. If the port is not in a position to utilise the berth / berths because of the presence of the classified cargo in the shed / sheds, the consignee of the classified cargo will pay to the port an amount equal to the normal berth hire charges recoverable from the ship which has landed such cargo till the last packet from the shed / sheds is cleared.

7. Berth hire charges will not be recovered when fishing vessels / trawlers are anchored at private jetties paying licence fees under the Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boat pen Regulations 1968, as amended from time to time.
8. No berth hire shall be levied for the period the vessel is compelled to idle at berth operated by the Cochin Port for continuous one hour or more due to non-availability / breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port. This provision will, however, not apply in the case of vessels idling at berths operated by the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL).
9. Low wharf, Muraf Jetty and Fort Cochin Jetty are declared as fleeting areas for lash barges.

2.4. Supply of fresh water to vessels

Sl. No.	Description	Coastal vessel (in ₹)		Foreign-going vessel (in US \$)	
		Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge	Rate (per 1000 Lts.)	Minimum charge
1.	Supply through Barges:				
	(i). At inner harbour	262.22	6556.20	9.80	245.00
	(ii). At outer harbour	1049.02	26224.80	39.20	980.00
2.	Water supply through shore	149.87	3746.40	5.60	140.00

2.5. Charges for use of Barge Jetties.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	At Q 10 Area	Per jetty per month or part thereof	167020
2.	Near SCB	- do -	176400

2.6. Security Charges for vessels

Description	Unit	Rate (in ₹)
International Cruise / Foreign Naval Vessels	Per 24 hours or part thereof	1,00,000/-

CHAPTER - III CARGO RELATED CHARGES

3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo

Sl. No.	Description of commodity	Unit	Rate in ₹	
			Coastal	Foreign
1.	Cashew, nuts and fruits	MT	30.00	50.00
2.	(i). Thermal Coal	MT	56.00	56.00
	(ii). Coal other than Thermal Coal, coke, wood charcoal, firewood	"	33.60	56.00
3.	Coir, coir products, jute, jute products	MT	40.30	67.20
4.	Construction and building materials			
	(i). Sand, stones, Granite, Marble	MT	31.20	52.00
	(ii). Cement, Clinker, Clay, Chalk	"	43.70	72.80
5.	Cotton, cotton waste, twist yarn, wool, clothes & Cotton piece goods	CUM	29.40	49.00
6.	Defence goods	MT	130.55	217.55
7.	Fertiliser - raw material & finished - at Q10 Berth			
	(i). Sulphur	MT	37.20	62.00
	(ii). Rock phosphate	"	34.20	57.00
	(iii). Finished fertilisers	"	34.20	57.00

Sl. No.	Description of commodity	Unit	Coastal	Foreign
	Fertiliser - raw material & finished at other Berths			
	(i). Sulphur	MT	52.10	86.80
	(ii). Rock phosphate	"	47.90	79.80
	(iii). Finished fertilisers	"	47.90	79.80
8.	Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	MT	36.95	61.60
9.	Fuel for Ship's bunkers	MT	24.00	40.00
10.	Liquid cargo, acids			
	(i). Crude oil - at Port Berth	MT	65.00	65.00
	(ii). Crude oil - SBM	MT	25.00	25.00
	(iii). POL products - at Port Berth	MT	65.00	65.00
	(iv). POL products and other liquids - STS	MT	25.00	25.00
	(v). Liquid ammonia	MT	71.40	119.00
	(vi). Phosphoric acid	MT	65.50	109.20
	(vii). Molasses, edible oils & other liquids	MT	54.60	91.00
11.	Metals and Metal products	MT	67.20	112.00
12.	Metal Scrap	MT	54.00	90.00
13.	Minerals and ores	MT	43.70	72.80
14.	Motor vehicles except Motorcycles			
	(i). By RO-RO system	Per vehicle	900.00	1500.00
	(ii). Other than by RO-RO system	Per vehicle	1800.00	3000.00
15.	Motor Cycles	Per vehicle	300.00	500.00
16.	Oil cakes & fodder	MT	47.05	78.40
17.	Paper, paper products and newsprint	CuM	31.20	52.00
18.	Salt	MT	8.40	14.00
19.	Ship stores, provisions	MT	30.00	50.00
20.	Soda Ash	MT	15.00	25.00
21.	Sugar, Raw Sugar	MT	37.20	62.00
22.	Sludge, Oily waste	MT	54.00	90.00
23.	Unaccompanied personal baggage	CuM	47.05	78.40
24.	Wood, timber and products			
	(i). Timber logs	Cu M	20.40	34.00
	(ii). Wood, bamboo, wood products	MT	47.05	78.40
	(iii). Wood Pulp	MT	34.45	57.40
25.	Any item other than those specified above.	MT	60.00	100.00

Notes:

- "Wharfage" shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the port limits or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not.
- Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry / coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
 - In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.

5. Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of:
 - (a). Vessel's draft survey certificate / Vessel's Manifested Quantity in case of dry bulk cargo;
 - (b). Vessel's ullage certificate quantity / Vessel's Manifested Quantity in case of liquid bulk;
 - (c). Bill of Entry / shipping bill quantity in all other cases.
 - (d). In case of coastal cargo, if Bill of Entry or Shipping Bill is not available, Cochin Port Trust shall decide the documents to be relied upon.
6. Goods free of wharfage:
 - (a). Cargo consigned to or by the Cochin Port Trust.
 - (b). Import cargo delivered through Inland Water Barges.
 - (c). Motor vehicles such as chassis / trailers with or without prime movers, trucks etc. used for transportation of cargo / containers through Inland Water Barges handled by RORO system or other than by RORO system.
 - (d). Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.
 - (e). Bonafide ship's fittings of the same vessel.
 - (f). Sweepings collected on shore.
 - (g). Pallets used for the export of palletised cargo from the wharves.
 - (h). Half wharfage is payable in respect of the above items from 6 (b) to 6 (h) provided their handling is undertaken by Cochin Port Trust.
7. Cargo transshipped alongside berths, reshipment or shut out cargo shall be assessed for each handling @ 75% of the wharfage applicable to that cargo.
8. Cargo transshipped other than at alongside berths shall be considered as single handling and shall be assessed at 50% of the wharfage for the cargo handled in such manner. However this condition shall not apply to STS operations.
9. Port shall not arrange for the portage at wharf for the following cargo and the owners shall make their own arrangements for handling them at their expense and risk:
 - (a). Fertiliser and fertiliser raw material handled at Q 10 berth.
 - (b). Goods free of wharfage except 6 (a).
 - (c). Any cargo handled through pipelines.

3.2. Demurrage Charges

3.2.1. Free Period

Sl. No.	Description	Free Period
1.	Import Cargo	7 days
2.	Salvaged Goods	3 days
3.	Export, transshipment and shut out cargo subsequently shipped in another vessel	12 days
4.	Shut out cargo removed without being shipped	3 days

Notes:

1. **Free Period**
 - (a). Free period shall be exclusive of Customs notified holidays and port's non-operating days.
 - (b). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the Vessel Completion Date (VCD).
 - (c). Free period for export, transshipment and shut out cargo shall commence from the actual date of admission of the cargo into the port premises.
 - (d). In case of salvaged goods, free period shall commence from the date on which the goods are salvaged.
2. If operational area is licensed to users, storage charges on containers / demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

3.2.2. Schedule of Demurrage charges

On expiry of free days as prescribed in Schedule 3.2.1, demurrage will be charged for period of storage of all goods till they are cleared at the rates prescribed below:

Sl. No.	Description	Rate per wharfage unit per day or part thereof (in ₹)
I.	Import cargo & Salvaged goods	
	1. For the first 5 days	3.00
	2. For the next 10 days	5.00
	3. Thereafter,	7.00
II.	Export, Transhipment & Shut out cargo	
	1. From the day following the date of expiry of free period	5.00

Notes:

- Demurrage on both import and export cargo shall not accrue for the period when the port is not in a position to deliver / ship cargo when requested by the user.
- Demurrage leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at a particular berth or for any other reason, shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such safeguard.
-

3.2.3. Charges for Storage of Cargo at the specified Transit Areas on Licence Basis

Transit area, both covered and open at the wharves, and the warehouses outside the wharves will be specified by the Board for allotment for storage of cargo to the owners or their agents on licence basis in lieu of demurrage. The COPT shall allot such area subject to availability and on payment of wharfage on the entire cargo at the time of allotment of storage area. Such allotment shall be vessel wise and license fees shall be recovered at the rates specified below:-

Particulars	₹ per sq. m. per week or part thereof from the date of allotment	
	Covered Storage	Open Storage
Up to 4 weeks	12.50	10.00
5th to 8th Weeks	18.75	15.00
9th Week onwards	25.00	20.00

Transit area for recovery of the afore said charges shall include the entire open and covered area inside the security wall at Ernakulam Wharf and the entire open and covered area inside the security wall at Mattancherry Wharf including the extension north of Q 4, unless otherwise specified. The warehouses Nos. 1,2,3,4 & 6, outside the wharves shall also be Transit area for recovery of the aforesaid charges. The cargo thus stored shall remain at the sole risk and responsibility of the owners or their agents and they will be responsible for any claims arising in respect thereof during the period of storage.

The aforesaid shall not preclude the COPT from allotting the transit area for purposes related to cargo/ vessel operations such as storage of equipment, ship's spares etc.

The Port shall also permit the owners or their agents to move the cargo directly from the wharf and stack the same in the Port area in Willingdon Island other than the Transit area under customs bond on licence basis at the rates specified for license under Estate Rentals. The cargo availing such storage shall pay wharfage on the entire quantity before being moved out of the wharf. The cargo thus stored shall remain at the sole risk and responsibility of the owners or their agents and they will be responsible for any claims arising in respect thereof during the period of storage.

Note:

Minimum charge recovered for each allotment shall be ₹250 per week.

3.2.4. Demurrage charge / Storage charge in respect of Finished Sugar and Pulses (import)

Sl. No.	Description	Charges
1.	Finished Sugar and Pulses (import)	
(i).	Free period	As applicable in the Port
(ii).	After free period upto 21 days (including free period)	As applicable in the Port
(iii).	Beyond 21 days	Four times the rate applicable in the port.

Notes:

- Free period excludes Customs Holiday and ports non-working days.
- Free period shall commence from the day of completion of unloading.
- These rates shall not apply to Yellow Peas and Raw Sugar, which will be regulated as per the applicable rates in ports prior to 25 August 2009.
- The schedule for demurrage charge / storage charges (license fee) for pulses and sugar prescribed above will not apply to Nepal bound cargo. The Nepal bound cargo will be regulated as per the rates otherwise applicable in the Scale of Rates.

CHAPTER – IV**HIRE CHARGES FOR PORT EQUIPMENT****4.1. Charges for light duty forklift trucks.**

(in ₹)

Sl. No.	For subsequent Operations	Unit	Coastal	Foreign
1.	For cargo handling or any other operations inside the wharf premises	Per forklift truck per hour or part thereof	352.80	588

4.2. Requisition cancellation charges.

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (₹)
1.	On working days	Per equipment per requisition	490
2.	On Sundays and Holidays	“ “ “	2940

4.3. Charges for Floating crane & Oil Skimmer.

Sl. No.	Category	Unit	Rate (₹)
1.	Floating Crane F.C. Periyar :		
	Fixed charges	Per hour or part thereof	2000
	Lifting charges :		
	Up to 30 ton	Per tonne	600
	30 - 60	or	800
	60 - 90	part thereof	1200
	Above 90		1500
2.	Oil Skimmer M.V. Venad :		
	Fixed charges	Per hour or part thereof	1000
	Lifting charges	Per ton or part thereof	300

4.4. Charges for use of Port's Fender Pontoons

Sl. No.	Description	Unit	Rate per equipment (in ₹)
---------	-------------	------	---------------------------

1.	Fender pontoons	Per day or part thereof	6860
----	-----------------	-------------------------	------

Notes:

- Equipment shall be spared for use subject to availability during the working hours notified by the Cochin Port Trust from time to time, based on the priority of requisition determined by the Cochin Port Trust.
- The charges will commence from the time equipment is moved (unless otherwise specified in the schedule) till the time they are discharged.
- When the equipment requisitioned is required for a longer period than initially required, fresh requisition shall be filed one hour before the expiry of the initial requisition period.
- Cancellation of requisition:
 - Cancellation of requisition shall be made at least 2 hours before the commencement of period for which the service is requisitioned.
 - Cancellation charges shall not be refunded. However, if the port, in order to suit its convenience, does not supply the equipment as per the requisition or if the cancellation arises out of Port's decision, requisition cancellation charge shall not be collected.
- If the equipment is intended to be used for any purpose outside the port limits, the rates for such use shall be 200% of the respective rates for the equipment, unless otherwise specified.

CHAPTER – V**CONTAINER RELATED CHARGES****5.1.1. Wharfage for Containers**

Sl. No.	Type of containers	Unit	Rate in ₹			
			20'		40'	
			Coastal	Foreign	Coastal	Foreign
1.	Empty	Per Container	123.48	205.80	185.22	308.70
2.	Laden	"	588.00	980.00	882.00	1470.00
3.	Hazardous/explosives	"	Rate 25% more than normal containers			

5.1.2. Lift on / Lift off charges for containers

(Rate in ₹)

Sl. No.	Type	Coastal			Foreign		
		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'
1.	Laden	342.14	513.22	684.29	570.24	855.36	1140.48
2.	Empty	106.92	160.38	213.84	178.20	267.30	356.40

5.1.3. Reefer charges for containers:

Particulars	Rate	Coastal (₹)			Foreign (US \$)		
		20'	40'	Above 40'	20'	40'	Above 40'
Electricity supply & monitoring charges	per 4 hours or part thereof	138.40	207.58	276.80	3.18	4.76	6.35

5.1.4. Charges for examination of import and export containers for clearance.

Rate per container for 20', 40' and above 40'	₹400
---	------

Note:

Ground Rent will be levied for containers availing storage from the day following the date of grounding, at the rates prescribed at schedule 5.1.5 without allowing the free period prescribed therein."

5.1.5. Ground Rent on Containers

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'		40'		Above 40'	
		Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)
1.	Empty Containers						
	(i). First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 4th day to 10th day	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 11th day to 15th day	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). Thereafter	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
2.	Loaded Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8th day to 15th day	133.80	3.00	267.60	6.00	401.40	9.00
	(iii). 16th day to 30th day	267.60	6.00	535.20	12.00	802.80	18.00
	(iv). Thereafter	535.20	12.00	1070.40	24.00	1605.60	36.00
3.	Hazardous Containers						
	(i). First 7 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 8th day to 15th day	167.25	3.75	334.50	7.50	501.75	11.25
	(iii). 16th day to 30th day	334.50	7.50	669.00	15.00	1003.50	22.50
	(iv). Thereafter	669.00	15.00	1338.00	30.00	2007.00	45.00
4.	Transshipment						
	Empty Container						
	(i). First 15 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 16th day to 30th day	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18	1204.20	27
	Laden Container						
	(i). First 30 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
	(ii). 31st day to 45th day	267.60	6	535.20	12	802.80	18
	(iii). Thereafter	401.40	9	802.80	18	1204.20	27

Notes:

- Free Period.**
 - For the purpose of calculation of free period Customs holidays and port non-working days shall be excluded.
 - The free period for import containers will commence from the day after the day of landing of the last container from the vessel.
 - The free period for export containers will commence from the time the container enters the port.
- In case of export container, the levy of ground rent shall cease when the nominated vessel commences loading.

5.2. Container / Cargo Related Charges at the CFS and other Stuffing/ De-stuffing Facilities at the port

5.2.1. Stuffing and De-stuffing charges at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Description	Rate per container (₹)	
		20'	40' and above
1	For half a container load	1380	2250

2	For full container load	2760	4500
---	-------------------------	------	------

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.
2. In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.

5.2.2. Storage Charges on Containers (FCL/LCL, Loaded or Empty) at CFS and other Stuffing / De-stuffing facilities at the port

Sl. No.	Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
		20'		40'		Above 40'	
		Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign going (in US \$)
1	First 3 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
2	4th to 15th day	138	3.00	276	6.00	414	9.00
3	16th to 30th day	276	6.00	552	12.00	828	18.00
4	Thereafter	552	12.00	1104	24.00	1656	36.00

5.2.3. Storage Charges on Import Cargo De-stuffed from Containers

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (₹)	Open space (₹)
1	First 3 days	Free	Free
2	4th to 15th day	12	10
3	16th to 30th day	20	14
4	Thereafter	40	24

5.2.4. Storage Charges on Export Cargo Admitted for Stuffing into Containers at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Period of occupation	Rate per ton or part thereof per day or part thereof	
		Covered space (₹)	Open space (₹)
1	First 5 days	Free	Free
2	6th to 15th day	12	10
3	16th to 30th day	20	14
4	Thereafter	40	24

5.2.5. Storage Charges on Personal Effects/ Unaccompanied Baggage De-stuffed from Containers

Sl. No.	Period of occupation	Unit	(Rate in ₹)
1	First 3 days		Free
2	4 th to 15 th day	per MT or part thereof	50
3	16 th to 30 th day	per day or part thereof	80
4	Thereafter		150

Notes:

1. Free period shall exclude Customs notified holidays and Port non-operating days.
2. The free days for containers shall be counted from the date of placement of the container for stuffing or de-stuffing in the CFS.

3. The free days for import cargo and personal effects de-stuffed from the containers shall commence from the day following the date of de-stuffing, and for export cargo the free period shall commence from the date of admittance of cargo into the CFS for stuffing.
4. Free period shall exclude any delay on the part of the port to stuff or de-stuff the container, as certified by the concerned officer authorised by the COPT.
- 5.2.6. Removal Charges for export cargo admitted for stuffing at the CFS and other stuffing / de-stuffing facilities of the port, and shut out without stuffing into containers**

₹100/- per ton or part thereof at the time of removal

Note:

The removal charges shall be in addition to the storage charges wherever applicable.

5.3. The storage charges on abandoned FCL containers/ shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:

- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
- (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent / MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
- (iii). The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for de-stuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized / confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized / confiscated containers should be removed by the line / consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

Note:

The existing conditions prescribed in Schedule 5.3. relating to levy of storage charge on abandoned FCL container will apply to containers handled at the CFS and other Stuffing/ De-stuffing facilities at the port.

CHAPTER - VI
MISCELLANEOUS CHARGES

6.1. Charges for use of Port's Fire equipment

Sl. No.	Description	Unit	Rate per equipment (₹)
1.	Fire tender or fire pump	Per hour or part thereof	490

6.2. Charges for issue of wharf entry permits to authorised visitors

Sl. No.	Type of Pass	Category of people	Validity	Fee
1.	Daily Wharf Entry Permit	Any one time customer	One day	₹10 per person for one day

2.	Weekly wharf entry permit	All category of port users	Two to seven days	₹20 per person
3.	Temporary Dock Entry Permit - I (Laminated Photo Card)	All category of port users	Seven days to one month	₹50 per person
4.	Temporary Dock Entry Permit - II (Laminated Photo Card)	CHA, SA, EXIM, Surveyors, Ship Chandlers, Govt. Agencies, C&F agents, Ship repairers, fumigators, palletizing agents etc.	More than one month up to three months	₹100 per person
5.	Dock Entry Permit for wharf entry alone. (Bio-metric card)	CHA, SA, Stevedores, EXIM, Surveyors, Ship Chandlers, truck/equipment operators, Govt Agencies, C&F agents, Ship repairers, fumigators, palletizing agents, workers from KHWB etc.	More than three months upto one year	₹300 per year + ₹200 one time cost for biometric card
6.	Dock Entry Permit with Transaction Permission* (Bio-metric card with hollogram)	Authorized signatories of CHA	Three years	₹900 for wharf entry + ₹100 for transaction license + ₹200 one time cost for biometric card
7.	School/College students group upto 50 members (plain paper pass)	Institutional students	One visit	₹100 per group
8.	Boat crew (Laminated Photo Card)	Boat crew of Govt/ private boats and barges	One year	₹100 per person
9.	Duplicate biometric card in the event of loss			₹1000
10.	Duplicate biometric card in the event of damage			₹200

Note: A biometric card will be issued separately @ ₹200 per card irrespective of the valid period.

6.3. Embarkation and disembarkation charges for international passengers in cruise vessels

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	Embarkation / disembarkation	per person	100

6.4. Charges for removal of goods by the port in case importer / exporter fails to remove the goods.

(Rate in ₹)

Sl. No.	Description	Within transit shed or open transit accommodation	From transit shed or open transit accommodation to other sheds or warehouses or to open storage area
In the case of goods on which Wharfage is charged on the basis of:			
1.	Per ton / Per cum:	196	588
2.	Per each item:		
	Motor car	147	294
	Motor cycle with or without side car, cycle & other carriages	98	147

Notes:

- After the expiry of the free storage period, the goods are liable to be removed at the discretion of the port, which shall attract the charges as per the schedule.

2. Baggage or personal effects not accompanying passengers or seamen if landed at Ernakulam wharf shall be removed direct to overflow shed or baggage hall at Ernakulam wharf and removal charge at ₹200 (Rupees two hundred only) per cubic metre shall be recovered.
3. Removal charges leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth / berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth / berths is / are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at the particular berth, or any other reason shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such a safeguard.

6.5. Charges for Use of de-ballast tank, transfer / inter-transfer of POL products

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in ₹)
1.	For use of port's berth, jetties, pipelines, pumping facilities for operation of transferring P.O.L products (other than landing and shipping).	Rate per ton or part thereof	19.60
2.	Exchange PIT facilities for transferring POL products from one installation to another through pipelines at Tanker Berths.	-do-	9.80

6.6. Charges for Erecting Hoardings.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	Single sided hoardings per sq. mtr.	per year or part thereof	5000
2.	Double sided hoardings	"	10000
3.	Neon boards	"	2500

Notes:

1. The charges for one year should be paid in advance as security deposit over and above the normal charges, irrespective of the location of hoardings within the port limits.
2. The permission for the hoardings will be renewable annually and the rent will be payable in advance. The Port may, however, require at any time, on three months notice that the hoardings should be removed if the land is required for other purposes. In such cases proportionate charges will be refunded.
3. The grant of permission for putting up hoarding will not confer on the applicant / user any title or right in respect of the land.
4. If the hoarding is not removed on the expiry of the period of permission, the Port shall be entitled to remove such hoardings and sell them by public auction. The Port shall also have the right to recover the cost of such removal and other incidental expenses from the deposit amount or the sale proceeds of such materials used for the hoarding.

6.7. Passenger launches

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	Passenger launches	Per launch per day or part thereof	2000

6.8. Penalty charges for VCN cancellation

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	VCN cancellation	Per cancellation	500

6.9. Taking photographs or shooting films in the port premises

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
---------	-------------	------	-----------

1.	Making cinema / documentary by movie camera	Per day or part thereof	40000
2.	Videography by video camera		20000
3.	Photography by Still Camera		1000

6.10. License fee for the use of port's bunks

Sl. No.	Description	Rate per month or part thereof (in ₹)
1.	Old Bunks Measuring 2.5 M x 2.5 M	525.00
2.	Measuring 2.5 M x 1.5 M	420.00
3.	Measuring 3.0 M x 2.5 M	1157.80
4.	New Bunks T - Bunks 3 M x 1.5 M	1030.40
5.	C - Bunks 2.5 M x 1.5 M	858.20

Note:

New bunks are those bunks existing between the EDC building and Ernakulam Wharf gate, Western Side of Rubber Board building & southern side of Portage Office.

6.11. License fees for jetties, piers etc.

Sl. No.	Description	Unit	Rate in ₹
1.	Jetties & piers	Rate per unit per annum	1120
2.	Slipway	-do-	980
3.	Boatpen	-do-	469
4.	Inspection fees	Each Jetty / slipway from Each applicant	546

6.12. Vehicle parking fee inside Port premises

(Rate in ₹)

Sl. No.	Duration	Up to eight (8) hours	For every hour thereafter
1.	20 ft container Trailer/Commercial Trucks including Tippers, Tankers and pick up vans	Free	10
2.	Tourist vans and buses	Free	10
3.	40 ft container Trailer	Free	15

6.13 Toll Charges

Sl. No.	Type of Vehicle	Daily	Monthly	Quarterly	Half yearly	Yearly
1.	Two wheelers	3	50	100	200	300
2.	Three wheelers	5	75	150	300	600
3.	Four wheelers	10	250	500	600	900
4.	Tourist Vehicles					
	- Vans	50	-	-	-	-
	- Buses	100	-	-	-	-
5.	Buses (both public/private)	15	300	450	900	1500
6.	Lorries including tankers					
	Up to 6 wheels	20	300	450	900	1500
	More than 6 wheels	50	400	600	1200	2000
7.	Prime Movers & Chassis					
	20'	50	400	600	1200	2000
	40'	60	500	750	1500	2250
8.	Cranes, Pay loaders Bull dozers, Excavators etc.	60	500	750	1500	2250

CHAPTER - VII**ESTATE RENTALS**

7.1. Lease of Port land at various locations

Sl. No.	Location	Land with water frontage for berth & back up	Commercial/ office (other than warehouse) purposes	Warehouse purposes	Special Residential Purpose
Rate in ₹ per hectare per annum					
1	Willingdon Island	2667600	2223000	1778400	1667250
	" - Landing cone of Naval airport	-	1444950	-	-
2	Vallarpadam	3734640	3112200	2489760	2334150
	" - SEZ Area	4294836	3579030	2863224	-
3	Puthuvypeen	2578680	2148900	1719120	-
	" - SEZ Area	2965482	2471235	1976988	-
4	Palluruthy - DLD	-	-	-	1733940
	" - Water front	-	-	-	2098863
5	Fort Kochi - Hotel	-	2371200	-	1896960
	" - Laurel Club	-	1185600	-	-
	" - Customs	2845440	-	-	-
	" - Wharf	2845440	-	-	-
6	Bolghatty	-	3112200	2489760	2334150
7	Ernakulam				
	" - GIDA Land	-	3408600	2726880	2556450
	" - Pachalam	-	3408600	-	2726880
	" - Thevara	-	2667600	2134080	2000700

Note: To arrive at the rate per Acre per annum, the rate per hectare per annum may be divided by 2.47.

7.2. The License fee for the covered & open area licensed for a period up to 11 months at areas other than that specified under transit area vide Section 3.2.3 of the SOR.

Particulars	₹ per sq. metre. or part thereof per month or part thereof from the date of allotment
Covered Space	45
Open Storage	35

7.3. Charges for Office Accommodation

Particulars	₹ per sq. metre per month or part thereof
Covered Space — Office Accommodation	150

7.4. Rent for fumigatorium for storage of export cargo : ₹3 per sq. meter per day or part thereof**7.5. Way leave charges for laying pipelines: ₹360 per sq. meter per annum for the area occupied by pipeline.**

Note to Section 7.5 above: For the purpose of way leave charges, the area occupied by single pipelines should be calculated based on the diameter and length of those pipelines. In case of multi-layer pipeline stacks, the physical area occupied by the multilayer pipeline stacks should be considered and the respective users should be billed for pro-rata area on the basis of the diameter and length of their pipelines passing through that area. With respect to the area shared with road, rails, jetties, etc., the respective users should be billed pro-rata for 50% of concerned area assuming that they do not have exclusive possession of land and what they have is only 'Right of Way'. As far as underground pipes are concerned if the users establish that the possession of surface area

above the underground cross-country pipelines is not physically with them, the area occupied by such pipelines should be counted 50% of the product of diameter and length, for the purpose of levy of way leave charges.

General Notes to Chapter VII Estate Rentals:

(1) All the base rates mentioned above are subject to an automatic annual escalation of 2%.

(2) All the conditions governing lease rentals shall be in line with the government guidelines.